ISSN 1426-529X
INDEX 0033491X

MORZA
STATKI I OKRĘTY

100 stron!

CENA 12,50 zł
(VAT 0%)

Magazyn miłośników spraw morskich i okrętowych

NUMER 6/2005
LISTOPAD-GRUDZIEŃ

PMW W ROKU 2020

GENEZA BUDOWY PANCERNIKÓW TYPU YAMATO

FLOTA W BITWIE O QUEBEC 1759

ZAGŁADA NORMANDII

SIR JOHN JELLICOE

ISSN 1426-529X
06>
9 771426 529994

Szanowni Czytelnicy!

NAJLEPSZYM SPOSOBEM NA ULUBIONĄ GAZETĘ

Polecamy prenumeratę naszych czasopism. Ma ona wiele zalet:

- cena czasopisma w prenumeracie jest zdecydowanie niższa niż w sprzedaży detalicznej;
- gwarantujemy niezmienną cenę, nawet w przypadku podwyżek ceny czasopisma;
- każdy prenumerator otrzyma dodatkowo kalendarz biurkowy na rok 2006;
- czytelnik ma gwarancję, że otrzyma każdy numer czasopisma;
- czasopismo dostarczane jest bezpośrednio do domu, bez konieczności poszukiwania w kiosku.

Nowa Technika Wojskowa

– jest pierwszym i największym w Polsce całkowicie niezależnym, prywatnym czasopismem o tematyce ogólnowojskowej. Ukazuje się od 1991 r. Można w nim znaleźć w nim materiały poświęcone aktualnym problemom rozwoju techniki wojskowej, najnowsze informacje o polskim i światowym przemyśle obronnym, szczegółowe opisy sprzętu wojskowego. Ponadto w każdym czasopiśmie znajdziecie obszerny dział poświęcony historii techniki wojskowej. Doborowy zespół autorów gwarantuje dużą rzetelność, oraz wysoki poziom merytoryczny czasopisma.

Prenumerata dwuletnia 1/06-12/07 – 123 zł (5 numerów gratis)
Prenumerata roczna 1/06-12/06 – 65 zł (2 numery gratis)
Prenumerata półroczna 1/06-6/06 – 39 zł

Lotnictwo

– to pierwszy w kraju profesjonalny miesięcznik poświęcony współczesności i historii lotnictwa wojskowego, cywilnego oraz kosmonautyce. Od roku 1998 ukazywało się jako dwumiesięcznik Lotnictwo Wojskowe. W czasopiśmie znajdziecie obszerne monografie samolotów wojskowych i pasażerskich, artykuły poświęcone najważniejszym problemom lotnictwa, opisy najciekawszych kampanii oraz operacji lotniczych, historie jednostek lotniczych oraz opisy stanu aktualnego wojsk lotniczych poszczególnych krajów.

Prenumerata dwuletnia 1/06-12/07 – 182 zł (5 numerów gratis)
Prenumerata roczna 1/06-12/06 – 96 zł (2 numery gratis)
Prenumerata półroczna 1/06-6/06 – 57 zł

Poligon

– to nowy tytuł w ofercie czasopism wydawnictwa Magnum X! Poligon jest kwartalnikiem dla miłośników wojsk lądowych. W numerze informacje z zakresu techniki, historii i dnia dzisiejszego wojsk lądowych.

Prenumerata dwuletnia 1/06-4/07 – 87 zł (2 numery gratis)
Prenumerata roczna 1/06-4/06 – 43,50 zł (1 numer gratis)
Prenumerata półroczna 1/06-2/06 – 25 zł

Strzał

– to pismo o broni i strzelectwie redagowane oraz pisane przez osoby znające zagadnienie od strony praktycznej, a nie jedynie teoretycznej. Zawiera opisy najciekawszych pistoletów, rewolwerów, broni długiej zarówno wojskowej jak i cywilnej. Stałe działy o broni czarnoprochowej i pneumatycznej, interesujące artykuły o amunicji i różnych akcesoriach strzeleckich. Ponadto testy praktyczne broni, relacje z zawodów i imprez sportowych. Pismo pomaga wybrać, kupić i sprzedać, oraz zadbać o bieżącą konserwację.

Prenumerata dwuletnia 1/06-12/07 – 182 zł (5 numerów gratis)
Prenumerata roczna 1/06-12/06 – 96 zł (2 numery gratis)
Prenumerata półroczna 1/06-6/06 – 57 zł

Morza, statki i okręty

to pismo dla każdego miłośnika spraw morskich i okrętowych. Powstało w 1996 r. jako kwartalnik. Od 1998 r. ukazuje się jako dwumiesięcznik. W czasopiśmie są prezentowane monografie okrętów wojennych z różnych epok, od starożytności po czasy współczesne, opisy konfliktów, bitew morskich oraz ciekawych incydentów. Ponadto pismo porusza zagadnienia z dziedziny gospodarki morskiej, opisując stan obecny i perspektywy polskich i światowych armatorów. Silną stroną czasopisma są stałe działy: z życia flot, oraz kronika Polskiej Marynarki Wojennej, Archiwum Morskie. Objętość 88 stron.

Prenumerata dwuletnia 1/06-6/07 – 112,50 zł (3 numery gratis)
Prenumerata roczna 1/06-6/06 – 62,50 zł (1 numer gratis)
Prenumerata półroczna 1/06-3/06 – 29 zł

[illegible] prenumerować [illegible] czasopisma należy wpłacić stosowną kwotę [illegible] poniżej konto wydawnictwa:
[illegible] z o.o., ul. Skrajna 1/25, 03-209 Warszawa
[illegible] 49 1060 0076 0000 3200 0087 5151
[illegible] imienia, nazwiska, pełnego adresu wraz z kodem pocztowym.

Zapraszamy na naszą stronę internetową:
www.magnum-x.pl

OD REDAKCJI

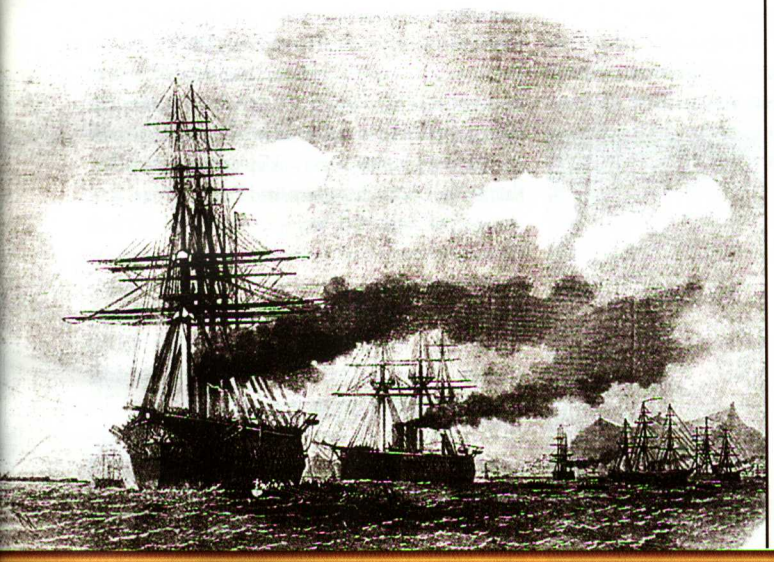
Drodzy Czytelnicy!

Oddajemy do Waszych rąk pierwszy numer w nowej, stałej objętości 100 stron. Tym razem nie jest to okolicznościowy prezent, ale prawdziwa premiera... Prosimy więc tylko o przygotowanie dodatkowego miejsca na półkach i dodatkowego czasu na lekturę. Niestety mniej przyjemnym elementem tej zmiany jest nowa cena. Zwiększy ona Wasze miesięczne koszty utrzymania o cenę jednego batonika lub wafla. Oczywiście wybór należy do Was.

W tym premierowym numerze znajdziecie bogaty asortyment ulubionych tematów. Oczywiście jest pancernik – i to jaki! Są także epizody z II wojny światowej, przyczynek do dziejów flot żaglowych i przykłady najnowszych tendencji w budowie okrętów wojennych. Kontynuujemy cykl portretów wielkich dowódców wielkich flot i prezentacje morskich muzeów świata. Szczególne zainteresowanie powinien wzbudzić portret rakiety, która wchodzi na uzbrojenie Marynarki Wojennej RP. Zwiększoną objętość wykorzystujemy na nowy dział poświęcony innym niż „czyste" zgłębianie wiedzy formom zainteresowania morzem. Piszemy więc w tym numerze o filokartystyce i grach komputerowych. Oczywiście nie trzeba wspominać, że obecne są wszystkie stałe rubryki. Jednak Waszą szczególną uwagę chcemy zwrócić na artykuł o Polskiej Marynarce Wojennej anno 2020. Publikację tę prosimy traktować jako zaproszenie do dyskusji nad scenariuszami przyszłych dziejów PMW, które rysują się chyba w ciemnych kolorach. Pocieszające jest tylko to, że dotychczas nie pisano na temat planów inwestycyjnych Marynarki z taką otwartością. Jeśli taka debata rozwinie się na łamach kilku czasopism, to prawdopodobnie stanie się czynnikiem społecznego nacisku na ośrodki władzy decydujące o przyszłości PMW. Może my wiemy coś, czego nie wiedzą oni? Może my znamy argumenty przez innych przeoczone? Spróbujmy je przedstawić!

Wszystkim naszym wiernym Czytelnikom jak i tym przypadkowym w przededniu najpiękniejszych w roku Świąt oraz Nowego Roku składamy życzenia zdrowia i wszelkiej pomyślności.

Redakcja



SPIS TREŚCI

Z ŻYCIA FLOT 4

KRONIKA POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ 10

KRONIKA MORSKIEGO ODDZIAŁU STRAŻY GRANICZNEJ 13

WSPÓŁCZESNE OKRĘTY WOJENNE ŚWIATA
Adam Śmigielski
Włoskie okręty typów 'Comandanti' I 'Costellazioni Due' 14

Tadeusz Klimczyk
Na pokładzie pancernika *North Carolina* 24

UZBROJENIE WSPÓŁCZESNE
Marcin Chała, Dariusz Czajkowski
Szwedzkie rakiety przeciwokrętowe RBS-15 28

Dariusz Wieczorek
W poszukiwaniu nadziei, czyli Marynarka Wojenna w roku 2020 35

Jacek Jarosz
Brytyjskie krążowniki pomocnicze II wojny światowej 41

NIEZNANE EPIZODY II WOJNY ŚWIATOWEJ
Wojciech Holicki
***U 94* – czwarta „bramka" Kanadyjczyków** 52

Katarzyna Barbara Kwiatkowska, Mirosław Skwiot
Geneza budowy japońskich pancerników typu *Yamato* 56

Tadeusz Klimczyk
Sir John Jellicoe 64

LEKSYKONY 73

Krzysztof Gerlach
Flota w bitwie o Quebec 1759 75

SŁYNNE KATASTROFY
Jacek Jarosz
Zagłada *Normandie* 85

MORSKIE POCZTÓWKI
Lech Trawicki
Okręty Kaiserliche Marine 92

PODRÓŻE SHIPLOVERA
Marek Błuś
Niedziela w Tallinie 94

Z ŻYCIA MUZEÓW MORSKICH 98

ARCHIWUM MORSKIE IM. JERZEGO MICIŃSKIEGO 99

NASZA OKŁADKA

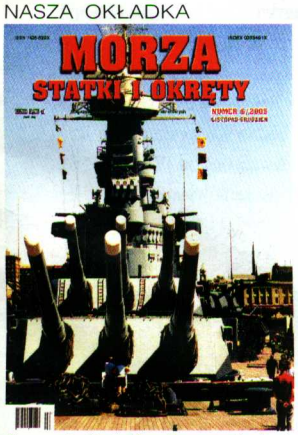


FOTO: Tadeusz Klimczyk

Pancernik *North Carolina* w roli okrętu muzeum.

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SPRAW MORSKICH I OKRĘTOWYCH

Dwumiesięcznik, Vol. X, Nr 6(54) Listopad-grudzień 2005r.

Wydawca: Magnum-X sp. z o.o.,
ul. Skrajna 1/25, 03-209 Warszawa

Redaguje kolegium:
Andrzej Jaskuła (red. nacz.) (amj@magnum-x.pl)
Janusz Kozak (kja@magnum-x.pl),
Robert Rochowicz (roro@magnum-x.pl),
Cezary Szoszkiewicz (cts@magnum-x.pl),
Marek Twardowski (marek@magnum-x.pl),

Stali współpracownicy: Marek Błuś, Jarosław Ciślak (jcislak@poczta.onet.pl), Marek Cieślak, Adam Fleks, Krzysztof Gerlach, Tomasz Grotnik (tgrotnik@box43.pl), Tadeusz Grzesikowski, Wojciech Holicki, Jacek Jarosz, Andrzej Kiński (ak@magnum-x.pl), Tadeusz Klimczyk, Jacek Krzewiński (jkrzew@cto.gda.pl), Krzysztof Kubiak, Piotr Olender (piotrolender@vp.pl), Andrzej Perepeczko, Piotr Stareńczak (seanet@gazeta.pl), Tomasz Szulc, Adam Śmigielski, Lech Trawicki, Janusz Walczak (walczak@mw.mil.pl).

Indeks 0033491X **ISSN 1426-529X**

Adres redakcji: ul. Grochowska 306/310 p. 206, 03-840 Warszawa.
tel.: (0-22) 810-33-30, fax: (0-22) 810-90-79,
(0-58) 302-80-48 – red. nacz. (tel. dom.)

Projekt okładki: Janusz Kozak

Skład: KJA, druk i oprawa: AMIS

Nakład: 12 000 egz.

Copyright © by Magnum-X 2005

All right reserved.

Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk, kopiowanie oraz powielanie na inne rodzaje mediów bez pisemnej zgody Wydawcy jest zabronione.

Materiałów nie zamówionych nie zwracamy. Redakcja zastrzega sobie możliwość skrótów w tekstach, zmian tytułów oraz dobór ilustracji.

Opinie zawarte w artykułach są wyłącznie opiniami sygnowanych autorów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść zamieszczonych ogłoszeń i reklam.

AUSTRALIA

Australijska fregata *Toowoomba* (nr burt. 156) została oficjalnie wcielona do służby 8 października 2005 r. podczas ceremonii, jaka odbyła się w Brisbane w Queensland (stan najbliższy Wielkiej Rafy Koralowej). Jest to siódma z ośmiu fregat niemieckiego typu MEKO 200 ANZ, budowanych przez australijski koncern Tenix Defence w stoczni w Williamstown w stanie Wiktoria w ramach kontraktu o całkowitej wartości 7 mld dolarów australijskich (5,3 mld USD). Okręt wejdzie do linii w grudniu br., a jego bazą będzie Perth w stanie Australia Zachodnia.

Australijskie ministerstwo obrony wybrało amerykańskie morskie biuro projektowe Gibbs & Cox jako preferowanego projektanta nowych niszczycieli rakietowych OPL, znanych na razie jako 'Project Sea 4000'. Cały program o wartości 6 mld dolarów australijskich (4,56 USD) obejmuje budowę trzech dużych niszczycieli wyposażonych w silne uzbrojenie przeciwlotnicze pozwalające na zapewnienie obrony całych zespołów floty. Decyzja ogłoszona została już 16 sierpnia 2005 r. przez ministra obrony Roberta Hilla. O kontrakt na projektowanie tych okrętów ubiegały się m.in. takie znane firmy jak Blohm+Voss czy hiszpańska Navantia (zw. poprz. Izar, dawn. Bazán). Rząd australijski nadal jednak będzie rozpatrywał oferowaną przez Navantię przeznaczoną dla Australii wersję hiszpańskich fregat typu F-100 (typ *Álvaro de Bazán*) jako alternatywę dla projektu amerykańskiego aż do momentu ostatecznego wyboru projektu, co nastąpi dopiero w 2007 r. Aktualne plany przewidują wcielenie pierwszego nowego niszczyciela typu AWD (Air Warfare Destroyer) w 2013 r.

Projekt amerykański oferowany Australii stanowi daleko idącą modyfikację jednostek typu *Arleigh Burke*. Przy wyporności rzędu 7000-8000 ts nowy okręt ma mieć napęd kombinowany – turbinami gazowymi i silnikami wysokoprężnymi zamiast wyłącznie turbogazowego. W skład zestawu uzbrojenia i wyposażenia elektronicznego wejdzie system AEGIS z radarem SPY-1D i kierowanymi pociskami rakietowymi *Standard* SM-2 Block III. Załoga ma wynosić ok. 250 ludzi, czyli o ponad 100 osób mniej niż na jednostkach typu *Arleigh Burke*, również projektowanych przez biuro Gibbs & Cox.

Zgodnie z decyzją ministerstwa obrony budowa nowych niszczycieli zlecona zostanie państwowej stoczni ASC (dawniej Australian Submarine Corporation) z siedzibą w Osborne koło Adelaide w stanie Australia Południowa. O kontrakt na budowę tych okrętów ubiegał się także koncern Tenix Defence ze swoją stocznią w Williamstown koło Melbourne. Amerykańska propozycja budowy niszczycieli w USA – w Pascagouli w stanie Missisipi w tamtejszej stoczni Northrop Grumman Ship System (należącej niegdyś do koncernu Ingalls) – została już na wstępie odrzucona. Ministerstwo obrony szacuje, że budowa nowych niszczycieli stworzy co najmniej 1000 nowych miejsc pracy w stanie Australia Południowa, jednak aż ok. 70 procent konstrukcji kadłubowych zostanie podzleconych innym stoczniom – stoczni koncernu Tenix Defence w Williamstown i stoczni Austal Ships w Henderson w pobliżu Fremantle (na płd. od Perth) w stanie Australia Zachodnia.

CHILE

Francuski państwowy koncern stoczniowy DCN 8 września 2005 r. przekazał chilijskiej marynarce wojennej prototypowy okręt podwodny *O'Higgins* (S 22) typu 'Scorpene'. Ceremonię, która miała miejsce w Cherbourgu uświetnił przyjazd chilijskiego ministra obrony Jaime Ravineta. *O'Higgins* wejdzie do linii w grudniu 2005 r. Bliźniaczy *Carrera* (S 23), budowany przez hiszpański koncern Navantia (jak już wspomniano zw. poprz. Izar, dawn. Bazán) w Kartagenie, odbywał we wrześniu próby na uwięzi, a próby morskie miały rozpocząć się w czwartym kwartale 2005 r.

Wodowanie australijskiej fregaty *Toowoomba* typu MEKO 200 ANZ.

INDIE

Po kilkuletnich trudnych negocjacjach indyjska marynarka wojenna i francuski państwowy koncern stoczniowy DCN uzgodniły ostatecznie wszystkie szczegóły zamówienia na sześć spalinowoelektrycznych okrętów podwodnych typu 'Scorpene'. Kontrakt o łącznej wartości 2,98 mld USD dotyczy budowy tych jednostek w indyjskiej stoczni Mazagon Dock w Mumbaju (dawn. Bombaj) na francuskiej licencji, co ma polegać na dostarczaniu przez stronę francuską zestawów do montażu poszczególnych jednostek, podobnie jak to miało miejsce w przypadku dwóch okrętów niemieckiego typu 209/1500 zamówionych w stoczni HDW w Kilonii – *Shalki* (S 46) zbudowanego w latach 1984-1992 i *Shankul* (S 47) w 1989-1994.

Obecny kontrakt Francuzi zdobyli w ostrej konkurencji właśnie z Howaldtswerke Deutsche Werft oferującą typ 214 budowany już dla Grecji i Korei Płd. oraz Rosjanami oferującymi okręty typu 'Amur 1650' (typ 677E). Kontrakt francuski zawiera również opcję zapewniającą możliwość budowy dalszych dziewięciu okrętów typu 'Scorpene', oprócz sześciu już zamówionych. Zamówienie indyjskie wzbudziło żywe zainteresowanie świata jednostkami typu 'Scorpene' i DCN otrzymał już zapytania z Arabii Saudyjskiej, Wenezueli i Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Z tych trzech państw aktualnie tylko Wenezuela eksploatuje okręty podwodne.

Dziesięć okrętów podwodnych rosyjskiego typu 877EKM ('Kilo'), stanowiących zasadniczą siłę uderzeniową indyjskiej floty podwodnej, poddanych zostanie systematycznym remontom, które znacznie podwyższą ich wartość bojową. Ministerstwo obrony wyasygnowało już kwotę 300 mln USD na ten cel. Remonty i ewentualne modernizacje będą jednak obecnie prowadzone w indyjskiej stoczni w Visakhapatnam (pol. Wiśakhapatnam, nad Zatoką Bengalską), jednak i tak większość pieniędzy trafi do rosyjskich dostawców części zamiennych i wyposażenia, chociaż okręty nie będą już musiały odbywać długich podróży do stoczni rosyjskich. Decyzja ta spowodowana została także błyskawicznym wzrostem kosztów remontów w Rosji. Zakład remontów okrętów podwodnych w Visakhapatnam utworzony został w latach 80. ub.w. z myślą o remontach jednostek sowieckiego typu 641 ('Foxtrot'), odpowiednio zmodyfikowanego do indyjskich żądań.

JAPONIA

Pod japońską banderą służą obecnie cztery nowoczesne niszczyciele rakietowe typu *Kongo* wzorowane na amerykańskim typie *Arleigh Burke* Flight I bez hangaru dla śmigłowca pokładowego. Już w czasie budowy wspomnianych jednostek (a przypomnijmy – trwała ona od 1990 do 1998) rozpoczęto przygotowania do zamówienia dwóch dalszych okrętów tego typu w zmodyfikowanej wersji wyposażonej w hangar dla dwóch śmigłowców. Nowe niszczyciele oznaczone znakami taktycznymi DDG 177 i DDG 178 mają kosztować po 147,5 mld jenów (1,3 mld USD) za sztukę. Są to okręty wyposażone w system AEGIS, podobnie jak podstawowy typ *Kongo* (*Kongo*, *Kirishima*, *Myoko* i *Chokai*, DDG 173-176).

MHI

Nowy japoński niszczyciel rakietowy *Atago* (DDG 177, zmodyfikowanego typu *Kongo*), wkrótce po wodowaniu w Nagasaki. []

Pierwsza nowa jednostka nazwana *Atago* zwodowana została 24 sierpnia 2005 r. w stoczni Mitsubishi Heavy Industries Ltd. w Nagasaki. Okręt ma wejść do służby na początku 2007 r. i bazą jego będzie Maizuru (w środkowej części wyspy Honsiu, nad Morzem Japońskim). Drugi niszczyciel tego typu ukończony zostanie w marcu 2008 r. Nazewnictwo nowych niszczycieli z systemem AEGIS stanowi dla japońskiej marynarki wojennej swego rodzaju powrót do korzeni, powtarzając nazwy krążowników ciężkich typów *Takao* (*Atago* i *Chokai*) oraz *Myoko*, jak też krążowników liniowych typu *Kongo* (*Kongo* i *Kirishima*).

Nowe niszczyciele mają następującą charakterystykę: $D_{okręt\ pusty}$ – 7700 ts, D_{max} – ok. 10 000 ts, L_c – 165 m, B – 21,0 m, T – 6,2 m, napęd dwuśrubowy kombinowany w układzie COGAG czterema turbinami gazowymi typu LM 2500 o łącznej mocy 73 550 kW (100 000 KM), prędkość – 30 w., załoga – 300 osób, uzbrojenie – dwa bloki kadłubowych wyrzutni Mk 41 kierowanych przeciwlotniczych pocisków rakietowych *Standard* SM-2 Block III, osiem pojemnikowych wyrzutni przeciwokrętowych kierowanych pocisków rakietowych *Harpoon*, automatyczna armata uniwersalna OTO Melara kal. 127 mm L/54, dwa artyleryjskie zestawy obrony bezpośredniej *Vulcan Phalanx* Mk 15 kal. 20 mm oraz dwa trzyrurowe wyrzutnie torpedowe kal. 324 mm dla torped ZOP, a także dwa śmigłowce pokładowe typu SH-60J.

KOREA POŁUDNIOWA

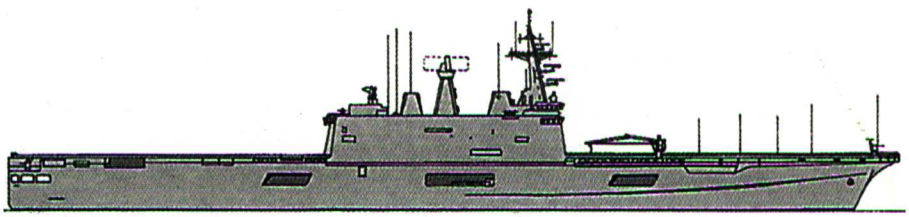
Dla południowokoreańskiej marynarki wojennej budowane będą duże ścigacze rakietowe typu określanego roboczo jako PKX. Plany przewidują dostawę łącznie aż 40 takich okrętów wg projektu opracowanego przez stocznię Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd. w ścisłej współpracy ze znanym amerykańskim biurem projektowym John J. McMullen Associates. Amerykanie będą odpowiedzialni między innymi za kompatybilność elektromagnetyczną nowych jednostek. Ścigacze projektowane były z pełnym wykorzystaniem aktualnych osiągnięć technik obniżania wykrywalności „stealth". Nawet wylot spalin z turbin gazowych skierowany będzie w dół w kierunku wody, tuż za pędnikami strugowodnymi. Planowane ścigacze mają mieć następujące dane (wg informacji stoczni Hanjin): $D_{okręt\ pusty}$ – 435 ts, D_{max} – 560 ts, L_c – 63,0 m, L – 55,2 m, B – 8,2 m, H – 5,2 m, T – ? m. Dla okrętów tych przewidziano napęd kombinowany w układzie CODAG z trzema pędnikami strugowodnymi i dwiema turbinami gazowymi typu LM 500 o mocy po 4119 kW (5600 KM) oraz marszowymi silnikami wysokoprężnymi. Zasięg wyniesie 2000 Mm. Turbiny będą produkowane na licencji przez południowokoreańską firmę Samsung Techwin z zestawów dostarczonych przez amerykańską firmę GE Transportation, wchodząca w skład koncernu General Electric. Przewidywana prędkość maksymalna ma wynosić ok. 40 w. Uzbrojenie będzie obejmowało jedną automatyczną armatę uniwersalną OTO Melara kal. 76 mm L/62 w wersji „stealth" oraz jedną zdwojoną armatę kal. 40 mm, a także osiem pojemnikowych wyrzutni przeciwokrętowych kierowanych pocisków rakietowych *Harpoon*. Załoga nowych jednostek liczyć będzie 9 oficerów oraz 31 marynarzy i podoficerów.

INTERNET

Desantowiec uniwersalny *Dokdo* przed wodowaniem. Zwraca uwagę wysoki stopień zaawansowania prac wyposażeniowych. Druga jednostka tego typu otrzyma nazwę *Marado*.

HANJIN

Wizja artystyczna planowanych południowokoreańskich dużych ścigaczy rakietowych typu PKX.



Nawiązując do informacji o wodowaniu południowokoreańskiego desantowca uniwersalnego *Dokdo*, zamieszczonej w „MSiO" nr 5/2005, zamieszczamy powyżej sylwetkę tego okrętu zaczerpniętą z najnowszego niemieckiego katalogu flot „Weyers Flottentaschenbuch 2005/2007".

SINGAPUR

Zgodnie z informacją z 4 listopada 2005 r., podaną przez singapurskie ministerstwo obrony i szwedzką stocznię Kockums (obecnie posiadacza nie tylko stoczni w Malmö, ale także „dawniejszej" Karlskronavarvet), marynarka wojenna Singapuru zakupi od Szwecji dwa kolejne spalinowoelektryczne okręty podwodne. Żadna ze stron nie ujawniła jednak danych na temat wartości transakcji.

Porozumienie, które obejmuje pakiet logistyczny i kompleksowy program szkolenia załóg w Szwecji przewiduje również modernizację okrętów podwodnych *Västergötland* (Vgd) i *Hälsingland* (Hgd) typu *Västergötland* (1070/1145 ts, 48,5 x 6,1 x 6,1 m, 11/20 w., 6 wt 533 mm, 3 wt 400 mm, 20 osób) i przystosowanie jednostek do operowania w strefie tropikalnej. W oświadczeniu singapurskiego ministerstwa obrony stwierdzono, że oba okręty mają wejść do służby w 2010 r. zastępując jedną lub dwie jednostki typu *Challenger* (*Sjöormen*, 1130/1400 ts, 51,0 x 6,1 x 5,0 m, 15/20 w., 4 wt 533 mm, 2 wt 400 mm, 23 osoby), również zakupione w Szwecji. Cztery okręty tego typu – *Challenger*, *Chieftain*, *Centurion* i *Co-*

nqueror (ex *Sjöbjörnen*, *Sjöhunden*, *Sjöormen* i *Sjölejonet*) – zbudowane w latach 1965-1969, a zakupione przez Singapur i wcielone do służby w latach 2000-2004, stanowią obecnie całość sił podwodnych marynarki wojennej Singapuru.

Västergötland i *Hälsingland* – pierwsza para typu A-17 zbudowana w latach 1983-1988 – mają do końca 2005 r. zostać wycofane ze służby pod szwedzką banderą w ramach oszczędności budżetowych. Dwie pozostałe, nieco nowsze jednostki typu A-17 to *Östergötland* i *Södermanland*, jednak po gruntownej modernizacji i wyposażeniu w pomocniczy napęd Stirlinga pozostaną one nadal w służbie.

Brytyjski lekki lotniskowiec HMS *Invincible* (R 05) powraca z ostatniego rejsu przed wycofaniem ze służby.

JNI

WIELKA BRYTANIA

Brytyjski lekki lotniskowiec *Invincible* (R 05, (20 710 ts max, 210,0 m, 28 w.) wycofany został ze służby 3 sierpnia 2005 r. po 25 latach aktywności. Uroczystości z tym związane odbyły się w Portsmouth w obecności Pierwszego Lorda Morskiego Admiralicji, adm. Alana Westa i innych osobistości. Okręt odstawiono do rezerwy i prawdopodobnie wystawiony zostanie na sprzedaż. Ta zbudowana w latach 1973-1980 jednostka brała aktywny udział w zwycięskiej wojnie o Falklandy podstępnie zajęte przez Argentynę w 1982 r. Okręt – w gotowości do reaktywacji – pozostanie w bazie w Portsmouth do 2010 r., kiedy ma być ostatecznie skreślony z listy floty. *Invincible* został 21 czerwca 2005 r. zastąpiony w linii przez *Illustriousa* (R 06). Przebudowany i zmodernizowany za kwotę 120 mln funtów szterlingów (217 mln USD) *Illustrious* służy obecnie jako lotniskowiec uderzeniowy. Bliźniaczy *Ark Royal* (R 07) powróci do linii w 2007 r. w takiej samej konfiguracji.

W stoczni VT Shipbuilding w Portsmouth rozpoczęta została budowa okrętu patrolowego strefy wyłączności gospodarczej *Clyde* typu OPV(H), stanowiącego rozwinięcie projektu jednostek typu 'River' – *Tyne*, *Severn* i *Mersey* (P 281-283) – również budowanych przez Vosper Thornycroft, tyle tylko że w Woolston koło Southampton.

Nowy okręt przeznaczony jest do działań na wodach wokół Wysp Falklandzkich, gdzie zastąpi dwie starsze jednostki typu 'Castle', pozostające w służbie od lat 1981-1982 (1450 ts max, 20 w., 1 x 30 mm L/75, 2 km-y). Dzięki wysokiemu stopniowi automatyzacji urządzeń i systemów oraz uproszczeniu obsługi, *Clyde* będzie mógł przebywać w morzu w przybliżeniu tyle samo dni w roku, co oba starsze okręty łącznie, czyli aż 282 dni. Nowy okręt ma zostać zwodowany w czerwcu 2006 r. i wejdzie do służby w drugim kwartale 2007. Wartość programu budowy okrętu wynosi 30 mln funtów szterlingów (52 mln USD). *Clyde* otrzyma silniejsze uzbrojenie niż jednostki typu 'River' i obejmie ono armatę MSI-Defence Systems typu DS30B kal. 30 mm L/75 oraz dwa kaemy. Duży pokład śmigłowcowy umożliwi przyjmowanie ciężkich śmigłowców, takich jak np. *Merlin*).

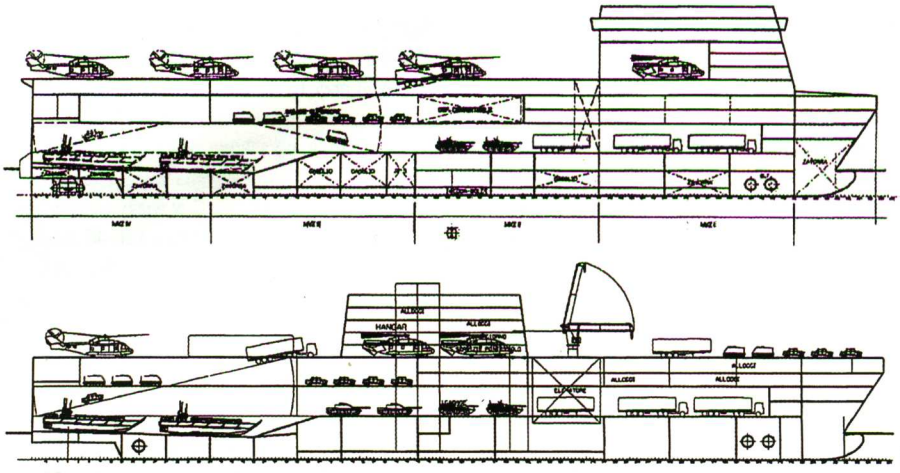
Najnowszy włoski niszczyciel rakietowy *Andrea Doria* na krótko przed wodowaniem. Ciekawostką jest namalowany znak burtowy D 553 zamiast planowanego D 570, co miało upamiętnić poprzedni okręt o tej nazwie – skreślony w 1992 r. krążownik śmigłowcowy (nosił on na burcie znak C 553).

MM

WŁOCHY

Program budowy włoskich niszczycieli rakietowych 'Orizzonte' osiągnął ważny punkt zwrotny, gdy 14 października 2005 r. w stoczni Fincantieri w Riva Trigoso (pomiędzy bazą La Spezia a Genuą) zwodowany został prototypowy *Andrea Doria* (D 570, D_{max} – 7017 ts, L_c – 151 m, B – 20,3 m, T – 5,4 m, CODAG, 46 013 kW czyli 62 560 KM, 29 w.). Okręt ma zostać ukończony w 2008 r. Druga jednostka serii będzie się nazywała *Caio Duilio* (D 571). Oba okręty zastąpią w służbie starzejące się niszczyciele rakietowe *Ardito* (D 550) i *Audace* (D 551) zbudowane w latach 1968-1973 i wyposażone w napęd turboparowy. Matką chrzestną nowego niszczyciela była p. Floridi Doria Pamphilj z rodziny sławnego admirała, znakomitego dowódcy floty. W uroczystościach wziął udział m.in. dowódca włoskiej marynarki wojennej, adm. Giampaolo Di Paola. Koszt budowy jednego niszczyciela typu *Andrea Doria* obliczany jest na kwotę 840 mln USD (700 mln EUR). Początkowo nazwę *Andrea Doria* miał nosić budowany aktualnie lotniskowiec *Cavour*, zaś dla pierwszego niszczyciela przewidywano nazwę *Carlo Bergamini* (adm. Carlo Bergamini, zginął – jako d-ca floty włoskiej – 9 września 1943 r. na pancerniku *Roma*, zatopionym przez niemieckie bomby kierowane).

Najnowszy włoski okręt rozpoznania elektronicznego *Elettra* (A 5340), zbudowany w latach 2001-2003 w stoczni Fincantieri w Muggiano koło La Spezii, ofi-



Dwie wersje planowanego włoskiego desantowca uniwersalnego. JNI

cjalnie został wcielony do służby 7 października 2005 r. w Gaeta (na płn. zach. od Neapolu) po zakończeniu półtorarocznego okresu prób i eksperymentów. Jednostka o wyporności pełnej 3180 ts stanowi daleko idącą modyfikację NATO-wskiego okrętu rozpoznawczego *Alliance*, również zbudowanego we Włoszech – konkretnie w Riva Trigoso.

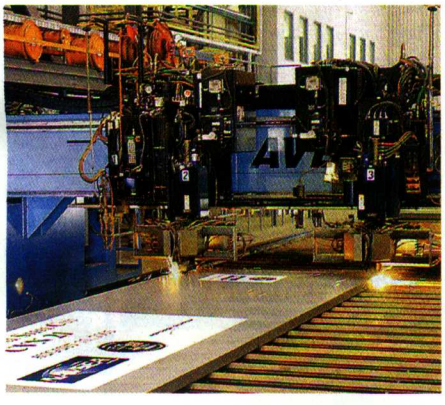
Włoska marynarka wojenna ujawniła pierwsze informacje na temat swych planów budowy nowych desantowców uniwersalnych o znacznie większych rozmiarach i możliwościach bojowych niż istniejące jednostki typów *San Giorgio* i *San Giusto*. Chociaż – jak dotychczas – nie zostały zatwierdzone fundusze na taką budowę marynarka, a ściślej NAVARM (La Direzione Generale degli Armamenti Navali – wydział uzbrojenia morskiego) pracuje już nad koncepcją jednostki zdolnej do prowadzenia działań na wodach dalekich od portu macierzystego w ramach międzynarodowych akcji pokojowych. Dodatkowym zadaniem nowego okrętu ma być także niesienie pomocy ludności w rejonach nawiedzonych przez klęski żywiołowe.

Zgodnie z aktualnymi wymaganiami taktyczno-technicznymi nowy okręt ma umożliwić transport batalionu piechoty morskiej „San Marco" wraz z przynależnymi pojazdami i zapasami. Wyładunek wojska na brzeg ma się odbywać za pomocą kutrów desantowych zadokowanych w przestrzeni dokowej jednostki i z użyciem zaokrętowanych śmigłowców transportowych. Na desantowcu przewidziano miejsca dla 600 żołnierzy i 150 osób sztabu połączonych sił. Dla sztabu przewidziano też odpowiednie centrum łączności.

Nowy okręt ma mieć wyporność około 20 000 ts, długość ok. 200 m i szerokość ok. 30 m. Projekt opracowują specjaliści z koncernu stoczniowego na zlecenie NAVARM. Aktualnie rozważane są dwa układy konstrukcyjne okrętu z zastosowaniem praktycznie takiego samego kadłuba (patrz rysunki zamieszczone obok). Pierwszy wariant przewiduje dużą nadbudówkę na dziobie mieszczącą m.in. hangar dla kilku śmigłowców, hangary dla pojazdów na całej długości okrętu i dok dla kutrów desantowych na rufie. Na pokładzie startowym wydzielono cztery stanowiska dla śmigłowców transportowych. Drugi wariant to okręt z nadbudówką na śródokręciu, również mieszczącą hangar dla śmigłowców. Stanowiska startowe dla czterech maszyn wydzielono przed i za nadbudówką. Rozplanowanie wewnętrzne kadłuba jest podobne. Podczas gdy pierwszy wariant ma modny obecnie napęd sterośrubami, dla wariantu drugiego przewidziano napęd tradycyjny dwuśrubowy ze sterami strumieniowymi na dziobie i rufie. Okręt może być napędzany turbinami gazowymi, silnikami wysokoprężnymi lub kombinacją obu typów silników.

Jak oświadczył kontradm. Onofrio Flagiello, szef wydziału nowych budów – NAKARM, nowy okręt może w przyszłości zastąpić eksploatowany obecnie lekki lotniskowiec *Giuseppe Garibaldi* (C 550). W takim przypadku wymagania ulegną zmianie i jednostka będzie musiała być przystosowana do bazowania samolotów wielozadaniowych typów AV-8B *Harrier* i F-35B (Joint Strike Fighter). Prace studialne nad trzecią wersją okrętu uwzględniająca takie wymagania zostały już zainicjowane.

Rozpoczęcie cięcia blach na najnowszy amerykański lotniskowiec atomowy CVN 78.



STANY ZJEDNOCZONE

W stoczni Northrop Grumman w Newport News w stanie Wirginia rozpoczęto 11 sierpnia 2005 r. cięcie pierwszych blach na nowy lotniskowiec uderzeniowy CVN 78, określany dotychczas roboczo jako typ CVN-21 (liczba '21' oznaczała XXI wiek). Okręt stanowi daleko posuniętą modyfikację dotychczasowego projektu opartego na podstawowym typie *Nimitz*. Plany przewidują rozpoczęcie montażu nowego lotniskowca już w 2007 r. Charakterystyka techniczna: D_{max} – 98 000 ts, L_c – 330 m, B – 41 m, $B_{pokład}$ 78,0 m, T – 11,9 m, napęd czterośrubowy atomowy (dwa reaktory typu A4W) o łącznej mocy 205 900 kW (280 000 KM), prędkość – 33 w., grupa lotnicza – 30 maszyn F-18E/F, 12 maszyn F-35C, 6 maszyn EF-18G i 6 E-2 oraz 4 śmigłowce MH-60R i 6 MH-60S, jak też 6 samolotów bezpilotowych, uzbrojenie okrętu – 2 wyrzutnie kierowanych pocisków rakietowych OPL typu RAM (21-prowadnicowe) i 2 zespoły wyrzutni pocisków rakietowych typu ESSM (Evolved Sea Sparrow Missile). Załoga ma liczyć 4500 osób.

Długi na 40,56 m (133 stopy) pływający model kadłuba typu 5565, przewidzianego dla planowanych amerykańskich niszczycieli nowej generacji typu DD(X), zbudowała firma Dakota Creek Industries w Anacortes w nadpacyficznym stanie Waszyngton. Jednostka – sklasyfikowana jako AESD, czyli Advanced Electric Ship Demonstrator – została oficjalnie ochrzczona 24 sierpnia 2005 r. i nazwana *Sea Jet*. Będą na niej testowane rozwiązania techniczne przewidziane dla nowatorskiego niskoszumnego napędu strugowodnego Rolls-Royce Naval Marine typu AWJ-21. Napęd taki może zwiększyć tzw. „cichą" prędkość okrętów ZOP o 4 do 6 w. Próby prowadzone będą przez sześć miesięcy na jeziorze Pend Oreille w stanie Idaho celem sprawdzenia działania samego napędu i jego przydatności do działań na płytkich wodach. Po zakończeniu tego programu na *Sea Jet* testowany będzie pędnik typu RIMJET opracowany przez General Dynamics Electric Boat. RIMJET zaprojektowany został jako podwieszona sterośruba z silnikiem elektrycznym zamontowanym wewnątrz opływki wspornika. *Sea Jet* wykorzystany zostanie także do innych prób i jedną z

Artystyczna wizja przewidywanego wyglądu lotniskowca CVN 78.

nich ma być badanie możliwości minimalizacji pola odbicia radarowego poprzez wybór najkorzystniejszego kształtu nadbudówki. Według ujawnionych szczątkowych informacji *Sea Jet* ma osiągać prędkość rzędu 30 w. przy mocy napędu 1500 kW (2040 KM).

Sea Jet – amerykański demonstrator nowych technik napędowych planowanych dla nowych niszczycieli typu DD(X). []

SZWECJA

Szwecja zamówiła w brytyjskiej firmie Griffon Hovercraft trzy nowe poduszkowce typu Griffon 8100TD o aluminiowych kadłubach. Poduszkowce stanowią przedłużoną wersję wcześniejszej odmiany typu Griffon 8000TD dostarczonej dotychczas w liczbie 14 do odbiorców w Indiach, Arabii Saudyjskiej, Korei Płd. i Singapurze. W Szwecji nowe poduszkowce wykorzystywane będą przez piechotę morską. Poduszkowiec typu Griffon 8100TD ma długość 22,5 m i może przewozić ładunek do 11 ton, taki jak np. pojazd wojskowy, kontener czy oddział żołnierzy. Poduszkowiec otrzyma ochronę balistyczną zabezpieczającą przed skutkami trafień z broni ręcznej. W skład wyposażenia wejdzie system ochrony przed skażeniami biologicznymi, chemicznymi i nuklearnymi. Napęd stanowią dwa silniki wysokoprężne Iveco o mocy po 736 kW (1000 KM) z dwoma pędnikami śmigłowymi w dyszach. Prędkość podróżna wynosi ok. 35 w., a maksymalna ponad 40 w. Dostawa zrealizowana zostanie w okresie od października 2006 do marca 2007 r. Dwa mniejsze poduszkowce typu Griffon 2000TD zamówiła także polska Straż Graniczna.

TAJWAN

Na Tajwan dostarczone zostały dwa kolejne morskie samoloty rozpoznania radiolokacyjnego i dowodzenia Northrop Grumman E-2C *Hawkeye 2000* przeznaczone do dozoru i kontroli przestrzeni powietrznej. Maszyny przywiezione na pokładzie kontenerowca armatora Yangming Marine Transport do portu Kaohsiung wejdą w skład 20. Grupy Elektronicznej, przydzielonej do Szóstego Połączonego Skrzydła w bazie lotniczej Pingtung.

Marynarka wojenna Republiki Chin zamierza zwiększyć możliwości zwalczania celów powietrznych swych ośmiu przejętych w latach 90. ub.w. fregat amerykańskiego typu *Knox* (w sł. 1971-1974, 4260 ts max, 134,0 m, 27,5 w., napęd turboparowy, 25 742 kW czyli 35 000 KM) z wykorzystaniem uzbrojenia demontowanego z wycofywanych ze służby niszczycieli typu *Gearing* FRAM-1. Okręty otrzymają po 10 wyrzutni kierowanych przeciwlotniczych pocisków rakietowych *Standard* SM-1 i radary typu DA-08. Dwie zdwojone pojemnikowe wyrzutnie skierowane w stronę dziobu ustawione zostaną na dachu hangaru, zaś dwie trzypojemnikowe wyrzutnie zainstalowane będą na nadbudówce pomiędzy masztokominem a hangarem i skierowane na burty. Dotychczasowa stara armata uniwersalna Mk 42 kal. 127 mm L/54 zastąpiona zostanie przez armatę uniwersalną Mk 75 (licencyjna OTO Melara) kal. 76 mm L/62, o znacznie większych możliwościach zwalczania celów powietrznych.

Fregaty typu *Knox* wchodzące w skład Dywizjonu 168 i działające w oparciu o bazę Chung Cheng w Suao wykorzystywane są do działań ZOP u wschodniego wybrzeża Tajwanu. Po uzupełnieniu uzbrojenia OPL będą one również zdolne do skuteczniejszego zwalczania celów powietrznych. Do zwalczania celów podwodnych fregaty te mają rakietotorpedy ASROC, sonar kadłubowy SQS-26CX, sonar o zmiennym zanurzeniu SQS-35(V) i sonar holowany SQR-18(V) oraz lekki śmigłowiec McDonnell Douglas MD-500. W ostatnich latach tajwańskie fregaty typu *Knox* skutecznie śledziły chińskie okręty podwodne typu 'Ming' działające wzdłuż wschodnich wybrzeży Tajwanu.

TURCJA

Po około dwóch latach prób stoczniowych i morskich oraz pełnej integracji systemów bojowych turecka marynarka wojenna ostatecznie przyjęła 11 maja 2005 r. od niemieckiej stoczni Fr. Lürssen z Bremen-Vegesack duży ścigacz rakietowy *Tufan* (P 333). *Tufan* opuścił wody niemieckie 13 czerwca i przybył do swej bazy macierzystej w Gölçük w lipcu 2005 r. Okręt jest pierwszą jednostką zmodyfikowanego typu *Kiliç* (P 330), również budowanego przez Lürssena, choć dwa dwa bliźniaki tego ostatniego – *Kalkan* (P 331) i *Mirzak* (P 332) były budowane na licencji w Turcji.

Łącznie przewiduje się budowę sześciu ścigaczy typu *Tufan*. Po niemieckim prototypie dalsze pięć okrętów powstaje w tureckiej stoczni Pendik w Stambule i otrzymają one nazwy *Meltem*, *Imbat*, *Zipkin*, *Atak* oraz *Bora* (P 334-338). Zgodnie z planem wszystkie te jednostki mają wejść do służby w latach 2005-2009.

Charakterystyka techniczna: D_{std} – 440 ts, D_{max} – 550 ts, L_c – 62,4 m, B – 8,6 m, T – 2,8 m, napęd tradycyjnie czterośrubowy czteroma silnikami wysokoprężnymi MTU typu 16V956 TB91 o łącznej mocy ciągłej 11 121 kW (15 120 KM) lub maksymalnej 13 239 kW (18 000 KM), prędkość – 38 w., zasięg – 3300 Mm przy 16 w., załoga – 44 osób, uzbrojenie – osiem pojemnikowych wyrzutni kierowanych przeciwokrętowych pocisków rakietowych RGM-84C *Harpoon*, jedna automatyczna armata uniwersalna OTO Melara kal. 76 mm L/62 w wieży „stealth", jedna zdwojona armata OTO Melara kal. 40 mm L/70 na rufie oraz dwa km-y kal. 7,62 mm. Wyrzutnie pocisków rakietowych *Harpoon* zostały zamontowane dopiero w Turcji.

Najnowszy turecki duży ścigacz rakietowy *Tufan* (P 333) zbudowany w niemieckiej stoczni Lürssena.

Turecki podsekretariat przemysłu obronnego podpisał z amerykańską firmą Sikorsky porozumienie o zakupie 12 dodatkowych morskich śmigłowców ZOP typu SH-60B *Seahawk* przeznaczonych dla marynarki wojennej. Zamówienie opiewające na kwotę 389 mln USD podpisane zostało po długotrwałych negocjacjach.

TRYNIDAD I TOBAGO

Rząd tego wyspiarskiego kraju rozesłał zaproszenia do prezentacji propozycji projektów nowych okrętów patrolowych strefy wyłączności gospodarczej (OPV). Planuje się, że trzy takie jednostki o długości ok. 80 m wejdą do służby już począwszy od 2007 r. Na zaproszenie odpowiedziała znana niemiecka stocznia Blohm+Voss z Hamburga oferując wersję swego projektu jednostki typu MEKO A100 OPV oraz włoska Finmeccanica Fincantieri z projektem okrętu stanowiącego odmianę korwet patrolowych typu *Comandante Cigala Fulgosi* (typ 'Comandanti', 1520 ts max, 88,6 m, 25 w.), zbudowanych dla włoskiej Marina Militare. Trzecim oferentem jest brytyjska grupa stoczniowa VT Group PSF, która przedstawiła swój projekt 'Vega' OPV(H) w wersji ze śmigłowcem pokładowym. Wymagania postawione przez zamawiającego przewidują między innymi, że okręty będą rozwijały prędkość 25 w., jak również mają zabierać na pokład łódź inspekcyjną o długości 10 m i śmigłowiec.

WENEZUELA

Marynarka wojenna tego kraju zamówiła w styczniu 2005 r. w hiszpańskim koncernie stoczniowym Navantia cztery korwety o wyporności po 1800 ts i długości 92 m. Okręty mają rozwijać prędkość 27 w., a ich zasięg wyniesie 4000 Mm przy 15 w. Załoga ma liczyć 62 osoby. Przewidziano też 8 miejsc dla członków grup specjalnych. Okręty będą miały lądowisko dla śmigłowca. Europejski koncern zbrojeniowy MBDA, jak podaje prasa fachowa, negocjuje z rządem w Caracas sprawę ewentualne sprzedaży kierowanych przeciwokrętowych pocisków rakietowych MM 40 *Exocet* Block3 przystosowanych również – co powoli staje się normą – do atakowania celów lądowych.

Niemal równocześnie w marcu 2005 r. Wenezuela złożyła w koncernie Navantia zamówienie na cztery okręty patrolowe strefy wyłączności gospodarczej (OPV) o wyporności po 1200 ts, długości 72 m i prędkości 25 w. uzbrojonych w automatyczną armatę uniwersalną OTO Melara kal. 76 mm L/62 *Super Rapido*. Okręty te będą miały lądowisko dla śmigłowca. Załoga nowych jednostek ma liczyć 48 ludzi.

Oprac. Adam Śmigielski

NOWY KWARTALNIK POŚWIĘCONY WOJSKOM LĄDOWYM

Poligon

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW WOJSK LĄDOWYCH

JAK POWSTAŁ T-72

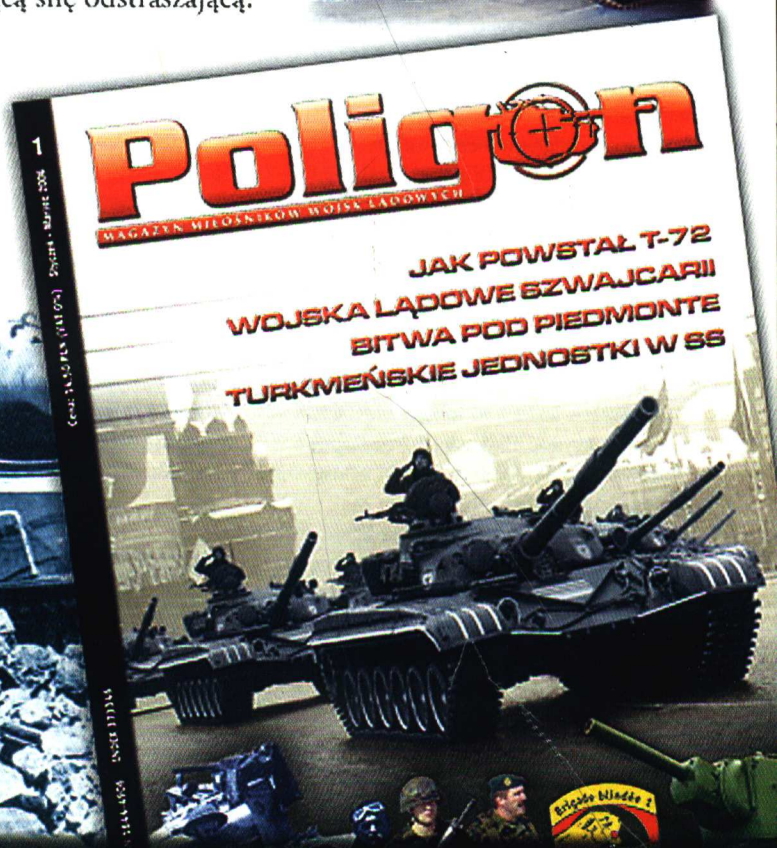
Popularna „siedem dwójka" to nadal najbardziej rozpowszechniony na świecie czołg podstawowy tzw. II powojennej generacji. Chociaż konstrukcja ta liczy sobie już z górą trzydzieści lat, wciąż powstają jej nowe odmiany. Historia powstania tego czołgu do dziś pełna jest „białych plam" i niedomówień.

WOJSKA LĄDOWE SZWAJCARII

Koncepcja narodowej obrony Szwajcarii opiera się na siłach obywatelskiej rezerwy, nazywanych milicją. Służący w niej żołnierze na co dzień pozostają w rezerwie, odbywając jedynie krótkie szkolenia i ćwiczenia. Pomimo to armia ta jest dobrze wyszkolona i karna, stanowiąc znaczącą siłę odstraszającą.

BITWA POD PIEDMONTE

Historia 24. Pułku Ułanów, jednego z dwóch pułków należących do 10. Brygady Kawalerii z Krakowa, która jako pierwsza polska jednostka została zmotoryzowana u progu II wojny światowej.



POZA TYM W NUMERZE

- Czołg ciężki KW-2 - jaki był?
- Polska obrona przeciwpancerna we wrześniu 1939 r.
- Ciężarówki GMC w służbie US Army w czasie II wojny światowej
- Wojskowe muzea Rzymu

NUMER PIERWSZY JUŻ POD KONIEC GRUDNIA

magnum X

WIZYTY OKRĘTÓW W POLSCE

Od 10 do 14 października 2005 roku w Świnoujściu gościł niemiecki holownik *Dranske* (Y 1658). Jest to dawniejszy NRD-owski holownik Klasse 660 Deutsche Marine (do stycznia 1997 r. Bundesmarine) – konkretnie ex *Kormoran* (A 68) typu 414 Volksmarine. Była to wizyta robocza, połączona ze wspólnym szkoleniem nurków niemieckich i polskich z Grupy Płetwonurków – Minerów oraz nurków awaryjnych z Komendy Portu Wojennego.

Natomiast Gdynię (od 11 do 14 listopada 2005 r.), a następnie Świnoujście (od 18 do 21 listopada) odwiedził stały zespół przeciwminowy NATO SNMCMG1 w składzie – okręt-baza z Estonii *Admiral Pitka* (A 230) oraz niszczyciele min *Penzance* (M 106) z Wielkiej Brytanii, *Middelburg* (M 858) z Holandii, *Lobelia* (M 921) z Belgii i *Frankenthal* (M 1066) z Niemiec.

KOLEJNE ZMIANY ORGANIZACYJNE

30 września 2005 roku uległ rozformowaniu 4. Batalion Minowania MW w Dziwnowie. Kadra i marynarze oraz sprzęt techniczny rozformowanego batalionu wzmocniły funkcjonujące nadal w MW – 8. Kołobrzeski Batalion Saperów MW w Dziwnowie (8.FOW) oraz 43. Batalion Saperów FOW w miejscowości Hel-Bór (9.FOW).

Rozformowano również 6. i 18. Baterię Przeciwlotniczą w Gdyni-Babich Dołach. Armaty przeciwlotnicze S-60 kalibru 57 mm będące na ich uzbrojeniu trafiły do 43. Bazy Lotniczej w Gdyni-Babich Dołach i 44. Bazy Lotniczej w Siemirowicach.

BUDŻET MW W PROJEKCIE BUDŻETU MON NA ROK 2006

Rząd premiera Marka Belki przed złożeniem dymisji przedstawił projekt budżetu państwa na 2006 rok. Nowy rząd Kazimierza Marcinkiewicza zgłosił autopoprawkę do ustawy budżetowej, ale zasadnicza konstrukcja budżetu pozostała.

W projekcie budżetu na rok 2006 Marynarka Wojenna ma otrzymać 1065 mln zł (co stanowi 5,9 % budżetu MON). W tej sumie wydatki na modernizację techniczną wynoszą 410 mln zł.

Marynarka Wojenna w 2006 ma liczyć średnio rocznie 7603 żołnierzy zawodowych, 640 żołnierzy nadterminowych, 4225 żołnierzy służby zasadniczej, 90 kandydatów na żołnierzy zawodowych, 46 przeszkalanych studentów i 118 rezerwistów (łącznie 12 722 żołnierzy).

W roku 2006 na zakupy uzbrojenia i sprzętu wojskowego zostanie przeznaczonych około 230 mln zł. Większość z nich zostanie wydanych na:
- systemy rakietowe „woda-woda" (RBS-15 Mk 3) dla okrętów t. 660 'Żeglarek',
- rakiety do przenośnego zestawu plot. *Grom*,
- rakiety przeciwlotnicze *Standard SM-1* Block VI,
- budowaną w Stoczni MW korwetę wielozadaniową proj. 621 'Gawron',
- baterie akumulatorów dla okrętów podwodnych typu *Kobben*,
- aparatownię transmisyjną RWŁC-10T,
- zintegrowany węzeł teleinformatyczny,
- radiostację HF mobilną średniej mocy,
- bateryjny system kierowania ogniem *Blenda* zestawu armat przeciwlotniczych S-60 kal. 57 mm.

W zakresie celów NATO-wskich MW zamierza się:
- kontynuować proces doposażenia jednostek wydzielonych do Sił Wysokiej Gotowości i Sił Niższej Gotowości w uzbrojenie i sprzęt wojskowy oraz odpowiednie urządzenia łączności morskiej,
- zakończyć przebudowę okrętu dowodzenia dla okrętów walki minowej,
- dokonać zakupu jednego bezzałogowego, zdalnie sterowanego pojazdu podwodnego typu *Ukwiał*,
- rozpocząć zakup sprzętu na potrzeby Centrum Danych Wojny Minowej.

Jak droga jest bieżąca eksploatacja MW świadczy fakt, że na zakupy materiałów pędnych i smarów dla jednostek pływających, samolotów i śmigłowców oraz pojazdów kołowych przewidziano 23 mln zł.

CZY POWSTANIE INSPEKTORAT SZKOLENIA MW?

Listopadowy numer miesięcznika „Przegląd Sił Powietrznych" przynosi zaskakujące informacje dotyczące rozpatrywanej nowej koncepcji dowodzenia Siłami Zbrojnymi RP. Według „Planu rozwoju Sił Zbrojnych RP na lata 2005-2010" rozważana jest koncepcja likwidacji Dowództw MW, SP i WL i utworzenia w ich miejsce Inspektoratów Szkolenia MW, SP i WL ulokowanych w strukturze Sztabu Generalnego WP. Sprawami logistyki dla całego WP miałby zajmować się Inspektorat Logistyki.

Gdyby koncepcja ta została zrealizowana powrócilibyśmy do sytuacji sprzed września 1939 roku. Dowodzenie Marynarką Wojenną zostało by rozdzielone pomiędzy Inspektorat Szkolenia MW w Warszawie (przed wojną Kierownictwo MW w Warszawie) i Centrum Operacji Morskich w Gdyni (przed wojną Dowództwo Floty w Gdyni). Czas pokaże jaki model Sił Zbrojnych, a w konsekwencji również MW, zostanie wcielony w życie.

ZMIANA MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

Jerzy SZMAJDZIŃSKI pożegnał się z Marynarką Wojenną podczas ostatniej wizyty w Gdyni 20 października. Na spotkaniu z kierownictwem MW wysłuchał podsumowania działalności MW przez lata jego kierowanie resortem ON. W 3.FO raz jeszcze przyjrzał się zaawansowaniu modernizacji okrętów projektu 660.

Nowy minister, Radosław SIKORSKI, z pierwszą wizytę zapoznawczą z MW udał się do Gdyni 30 listopada. Przedstawiono mu stan MW oraz plany reorganizacji i modernizacji. Sikorski przebywał na pokładzie niszczyciela min ORP *Flaming* oraz w Stoczni MW.

Nowy minister, Radek Sikorski podczas pierwszej, zapoznawczej wizyty w MW.

WIZYTY I REWIZYTY

DOWÓDCA MW W FINLANDII

Dowódca MW, admirał floty Roman KRZYŻELEWSKI, 7 i 8 września odbył wizytę w Finlandii. W Helsinkach spotkał się z wiceadmirałem Hansem HOLMSTROMEM, dowódcą Sił Morskich, oraz z szefem Sił Obrony Finlandii, admirałem Juhani KASKEALĄ. Dowódca MW odwiedził bazę morską na wyspie Isosarri oraz Akademię Sił Morskich Finlandii.

DOWÓDCY GARNIZONÓW STOŁECZNYCH

8 września MW miała niecodziennych gości – byli to dowódców garnizonów stołecznych Austrii, Czech, Niemiec, Rumunii, Słowacji, Słowenii oraz Polski. Podczas jednodniowej wizyty odbyło się seminarium na temat „Rola i zadania dowódców garnizonów w zakresie opieki nad miejscami pamięci narodowej oraz cmentarzami wojennymi".

OGÓLNOROSYJSKI ZWIĄZEK ŻOŁNIERZY

Delegacja Ogólnorosyjskiego Związku Żołnierzy ITUS gościła 11 października w Trójmieście. Rosjanie spotkali się z mężami zaufania Garnizonu Gdynia. To pierwsza tego typu wizyta w Polsce. Trudno powiedzieć, czy organizacja rosyjskich wojskowych spełnia podobne funkcje, co nasz Konwent Dziekanów. W opinii polskich żołnierzy to martwa pseudoreprezentacja zawodowa o charakterze oportunistycznym. W większości armii zachodnich istnieją związki zawodowe żołnierzy. Polscy politycy na to nie pozwalają.

Delegaci rosyjscy, pod przewodnictwem mjra rez. Aleksandra Iwanowicza MIERZŁOWA, zastępcy przewodniczącego ITUS, przyjechali do Polski na zaproszenie Konwentu Dziekanów Korpusu Oficerów Wojska Polskiego. ITUS, podobnie jak Konwent Dziekanów Korpusu Oficerów WP, jest zrzeszony w Europejskiej Organizacji Związków Żołnierzy EUROMIL.

SZEF SZTABU GENERALNEGO CZECH

27 października szef Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych Republiki Czeskiej, generał broni Pavel ŠTEFKA, złożył wizytę w Gdyni. Jej głównym tematem była prezentacja polskich sił morskich. Trudno liczyć na owocną i merytoryczną współpracę z Czechami, lecz już od lat można mówić o wielkiej sympatii czeskich wojskowych dla Marynarki Wojennej.

NOWA UMOWA W SPRAWIE ZOP Z FRANCUZAMI

3 listopada 2005 roku w Helu podsumowano dziesięcioletnią współpracę 9.FOW z Zespołem Zwalczania Okrętów Podwodnych (GASM) Francji. Podczas spotkania podpisano nowe porozumienie pomiędzy Ze-

społem Zwalczania Okrętów Podwodnych (GASM) Francji a 3.FO, która przejmuje zadania wraz z potencjałem zwalczania OP po likwidacji 9.FOW w Helu. W spotkaniu Siły Morskie Francji reprezentowali – dowódca FAN BREST kontradmirał Jean GOURSAUD, szef szkolenia FAN BREST komandor Bertrand DEMEZ oraz attaché morski – komandor porucznik Jean Christian ROUSSY. Ze strony MW w spotkaniu uczestniczyli – szef Szefostwa Szkolenia Morskiego MW kontradmirał Andrzej ROSIŃSKI, dowódca 9.FOW kontradmirał Czesław DYRCZ, dowódca 3.FO kontradmirał Jerzy PATZ oraz szef Szkolenia 9.FOW komandor Wiesław PASZOWSKI.

Pierwszą umowę podpisano 15 czerwca 1992 roku było to „Porozumienie między Ministerstwem Obrony Narodowej RP a Ministerstwem Obrony Republiki Francuskiej w sprawie ustanowienia współpracy w dziedzinie obronności." Na szczeblu operacyjnym polsko-francuska współpraca, została zainaugurowana w roku 1994 i realizowała się głównie w ramach Trójkąta Weimarskiego. Współpraca związków „bliźniaczych" zapoczątkowana została podpisaniem umowy w dniu 11 października 1995 roku. Miała ona na celu przygotowanie sił morskich obydwu państw do realizowania operacji przywracania pokoju w ramach sił ONZ oraz tworzonych Sił Szybkiego Reagowania Unii Zachodnioeuropejskiej (jest to zupełnie inna struktura niż Unia Europejska – przyp. red.). Wspólne przedsięwzięcia, realizowane także z innymi państwami europejskimi, przewidywały wykonywanie podstawowych zadań sił pokojowych, takich jak – akcje blokadowe, ratownictwo morskie, rozminowywanie akwenów, dwustronne ćwiczenia wojskowe, współpraca w zakresie szkolenia personelu wojskowego oraz wymiana oficerów.

PRZEWODNICZĄCY KOMITETU WOJSKOWEGO NATO

25 listopada gościem MW był przewodniczący Komitetu Wojskowego NATO, gen. Raymond HENAULT. Podczas rozmów w Polsce poruszono kwestię transformacji Sojuszu oraz polskiego uczestnictwa w Siłach Odpowiedzi (ang. NATO Response Force – NRF).

Komitet Wojskowy jest najwyższym ciałem konsultacyjnym i doradczym Rady Północnoatlantyckiej w dziedzinie wojskowej. Jest to najwyższy organ decyzyjny w sprawach wojskowych NATO. Podlega on cywilnemu Komitetowi Planowania Obrony. Składa się z narodowych reprezentantów wojskowych, będący stałymi przedstawicielami szefów sztabów sił zbrojnych państw członkowskich.

KADRY

NOWI OFICEROWIE

10 września na pokładzie ORP *Błyskawica* 60 absolwentów AMW promowanych zostało do stopnia podporucznika marynarki, a 42 przyszłych podchorążych złożyło przysięgę wojskową. Spośród promowanych 46 studiowało na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego, a 14 na Wydziale Mechaniczno-Elektrycznym (WME). Najlepszym studentem został ppor. mar. Piotr WOJTAS. Była to 94. promocja oficerska w Marynarce Wojennej.

SPOTKANIE PO LATACH – OSMW ROCZNIKA 1955

Od 13 lipca do 6 sierpnia 1951 roku zgłosiło się 901 młodych mężczyzn chcących wstąpić do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. W wyniku komisyjnych badań lekarskich i egzaminów konkursowych, na pierwszy rok nauki zakwalifikowano 201 osób. Do promocji w roku 1955 przystąpiło 122 absolwentów OSMW. Jubileuszowego spotkania z okazji 50. rocznicy promocji nie doczekało 54. Spotkanie jubileuszowe odbyło się w Akademii Marynarki Wojennej z udziałem władz uczelni i obecnych wykładowców oraz studentów.

SZEF RATOWNICTWA MW UHONOROWANY GRYFEM POMORSKIM

Marszałek województwa pomorskiego Jan Kozłowski 10 listopada 2005 roku wręczył statuetkę Gryfa Pomorskiego za zasługi w dziedzinie bezpieczeństwa komandorowi Leszkowi Siudutowi, szefowi Szefostwa Ratownictwa Morskiego MW. Komandor Leszek SIUDUT był inicjatorem porozumienia pomiędzy rządami RP i Królestwa Szwecji w sprawie współpracy w zakresie ratowania załóg okrętów podwodnych. Aktywnie uczestniczył w pracach nad ustawami dotyczącymi morskiej służby SAR (czyli Search and Rescue).

ĆWICZENIA I MANEWRY

ĆWICZENIA NA ATLANTYKU

ORP *Gen. K. Pułaski* brał udział w wieloetapowych ćwiczeniach „Neptune Warrior" zorganizowanym przez Royal Navy na Atlantyku. To bardzo istotne manewry przygotowujące siły do VI zmiany Sił Odpowiedzi NATO, które przejmą półroczny dyżur 11 stycznia 2006 roku. W manewrach uczestniczyło kilkadziesiąt okrętów podwodnych i nawodnych oraz lotnictwo z Danii, Kanady, Holandii, Niemiec, Polski, Portugalii i Stanów Zjednoczonych. Polska fregata wejdzie od połowy stycznia w skład zespołu dużych okrętów nawodnych sił odpowiedzi – SNMG-1. Jest to dla załogi okrętu ostatnia faza przygotowań do wejścia w skład zespołu – a trzeba zaznaczyć, że to najlepiej wyszkolona i dowodzona przez kmdra por. Krzysztofa MAZURKIEWICZA załoga okrętowa w naszej Marynarce Wojennej.

Manewry rozpoczęły się 18 października (okręt wyszedł z Gdyni sześć dni wcześniej) i były prowadzone na Atlantyku Wschodnim i Morzu Norweskim. Wcześniej okręt przez prawie miesiąc intensywnie szkolił się na Bałtyku, również podczas ćwiczeń międzynarodowych pod kryptonimem „Danex 05". Fregata powróciła do kraju 9 listopada.

DWA MIESIĄCE W SNMCMG-1

Niszczyciel min ORP *Mewa* przez dwa miesiące wchodził w skład międzynarodowego zespołu Sił Odpowiedzi NATO – SNMCMG-1. Okręt operował na Atlantyku, Morzu Północnym i w Cieśninach Bałtyckich. Przebywał w portach bądź bazach Glasgow, Faslane, Kopenhaga, Sonderborg (Soenderborg, na duńskiej wyspie Als, nad Zatoką Kilońską), Zeebrugge i Ronne (Roenne, na Bornholmie). *Mewa* powróciła do kraju 25 października.

Po raz pierwszy ORP *Mewa* działał w składzie NATO-wskiego zespołu sił obrony przeciwminowej pod koniec roku 2002.

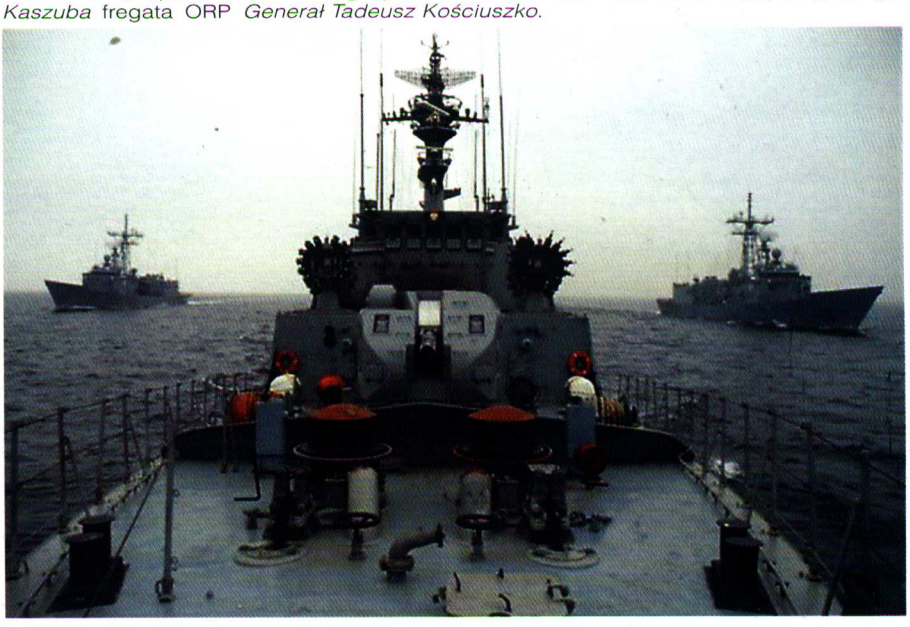
KONFERENCJE

REAGOWANIE KRYZYSOWE

25 października w Juracie na temat bezpieczeństwa na morzu oraz działań prewencyjnych dyskutowali przedstawiciele administracji państwowej i morskiej oraz organów porządkowych i MW. Konferencja przygotował Zarząd Operacji Morskich.

Celem konferencji było wypracowanie rozwiązań w sferze bezpieczeństwa oraz wymiana doświadczeń służb odpowiedzialnych za reagowanie kryzysowe, wynikające z tego implikacje prawne, organizacyjne i techniczne, a także kontynuowanie procesu konsolidowania środowiska morskiego w kontekście koniecznych przedsięwzięć dla zapewnienia bezpieczeń-

Zdjęcie wykonane z korwety ORP *Kaszub* – na prawej burcie widać wracającą z manewrów „Neptune Worrior" fregatę ORP *Generał Kazimierz Pułaski*, po lewej burcie *Kaszuba* fregata ORP *Generał Tadeusz Kościuszko*.



stwa na morzu. Podstawami obrad były dokumenty Inicjatywy Krakowskiej, Kodeksu ISPS, rozporządzenia parlamentu europejskiego i Rady Europy nr 725/2004 z 31 marca 2004 roku, w sprawie poprawy ochrony statków i obiektu portowego oraz przygotowywanej przez Komisję Europejską Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej wzmocnienia ochrony portów przed zagrożeniem atakami terrorystycznymi i innymi czynami natury kryminalnej.

EUROPEJSKI SYSTEM NAWIGACJI SATELITARNEJ

Akademia MW oraz Europejska Agencja Kosmiczna i Centrum Badań Kosmicznych PAN zorganizowały międzynarodową konferencję poświęconą europejskiemu systemowi nawigacji satelitarnej EGNOS – odpowiednikowi amerykańskiego GPS. W konferencji wzięli udział przedstawiciele 14 krajów (Austrii, Belgii, Czech, Francji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Niemiec, Nigerii, Polski, Rosji, Szwecji, Wielkiej Brytanii oraz Włoch), a obradowali oni w Gdyni 27 i 28 października 2005 roku. Wygłoszono 40 referatów dla dużej grupy uczestników z Ministerstwa Infrastruktury, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Centralnej Izby Pomiarów Telekomunikacyjnych, Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty, polskich uczelni morskich i technicznych oraz europejskich firm skupionych wokół projektu budowy europejskiego systemu satelitarnego GALILEO.

W czasie konferencji nastąpiło przekazanie do testowania w DMW Informatycznego Systemu Wspomagania Reagowania Kryzysowego ALASKA przez Centrum Informatyki i Łączności Obrony Narodowej.

Konferencja była częścią cyklu spotkań organizowanych przez Europejską Agencję Kosmiczną oraz jej odpowiedniki w Europie Środkowej i Wschodniej.

SŁUŻBA ZDROWIA W POLSKICH SIŁACH ZBROJNYCH

Ponad 200 ekspertów różnych specjalizacji medycznych z kraju i zagranicy brało udział w IX Konferencji Naukowo-Szkoleniowej „Zadania wojskowej służby zdrowia w świetle nowych wyzwań dla Sił Zbrojnych RP", której współorganizatorem była Marynarka Wojenna. Dyskusje odbywały się 25 i 26 listopada w Sopocie. To dosyć istotny temat, tym bardziej, że polskie wojskowe służby medyczne mają kłopot z obsadzeniem połowy stanowisk lekarzami odpowiednich specjalności w misjach zagranicznych. Niektóre pododdziały będące w misjach nie mają lekarzy w ogóle, w innych funkcję chirurgów pełnią… stomatolodzy. Można jedynie dodać, że w Szefostwie Służby Zdrowia jest kilkudziesięciu lekarzy, którzy przekładają papierki i nie garną się do wyjazdu z żołnierzami.

ORP *BŁYSKAWICA*

Do maja 2006 roku okręt-muzeum ORP *Błyskawica* stać będzie w remoncie w Stoczni MW w Gdyni. To pierwszy tak zaawansowany remont niszczyciela od co najmniej pięciu lat. Obecny remont to czwarty tak poważny w karierze okrętu jako jednostki muzealnej. Natychmiastowej ingerencji stoczni wymaga głównie podwodna część kadłuba. Zabezpieczane są miejsca z najcieńszą blachą. Wypiaskowano kadłub, a w miejsca skorodowane wspawano nowe blachy. Wymieniono około 100 mb cynków chroniących okręt przed korozją, a kadłub pokryty został farbami ochronnymi. Wyczyszczone zostały i zakonserwowano zbiorniki balastowe. Remontowana jest również nadbudówka i niektóre pomieszczenia mieszkalne. Wymieniane będą drabinki i niektóre elementy takielunku masztu. Po tej ingerencji stoczni około 30 procent blach kadłuba to nowe elementy. Okręt pomalowany zostanie w taki sam kamuflaż, jak przed wejściem na dok, czyli w malowanie z 1941 r. W maju 2006 r. ORP *Błyskawica* rozpocznie 30. sezon wystawienniczy.

JC & JW

MARIAN KLUCZYŃSKI/MW RP, JANUSZ WALCZAK

ORP *Błyskawica* podczas prac konserwacyjnych na doku Stoczni MW w Gdyni.

AKCJE RATOWNICZE

- Pasażerkę znajdującego się 20 mil morskich na północ od Łeby promu *Stena Nornica* uratowała w nocy 24 września 2005 roku załoga śmigłowca W-3RM. Chorą z podejrzeniem zawału serca przetransportowano do szpitala w Gdańsku-Oliwie, gdzie trafiła o godz. 03.47 w stanie stabilnym pod opieką lekarza pokładowego.
- Również W-3RM z 28. Eskadry Lotniczej MW podjął przed południem 1 października chorego kapitana statku *Afrodita I*. Podejrzewano u niego zawał serca. Kapitan pod opieką lekarza pokładowego trafił do 7. Szpitala MW w Gdańsku-Oliwie. Śmigłowiec wystartował o godz. 09.25, a chory trafił do szpitala po 41 minutach.
- 8 października 2005 roku załoga śmigłowca W-3RM uratowała pasażera promu *Stena Baltica*, który upadł z pokładu spacerowego na niższy poziom. Poszkodowany doznał ciężkich obrażeń, między innymi pęknięcia podstawy czaszki. Prom znajdował się 2 mile morskie na północ od Jastarni. Maszyna wystartowała tuż po 5 rano. Ranny trafił w ciężkim stanie do szpitala w Gdańsku-Oliwie.
- Tym razem Marynarka Wojenna udostępniła własne lotnisko w Gdyni-Babich Dołach polskim strażakom, którzy samolotem z 13. Eskadry Lotnictwa Transportowego z Krakowa Casa C-295 M (produkcji hiszpańskiej) polecieli do Pakistanu pomagać w poszukiwaniach na gruzowiskach po tragicznym trzęsieniu ziemi. Wystartowano późnym wieczorem 10 października z 12 strażakami i kilkoma tonami sprzętu. Strażacy wracali już mniej obładowani sprzętem ratowniczym i kwaterunkowym, bowiem większość stracili w wyniku… kradzieży w Pakistanie.
- 19 listopada 2005 roku W-3RM został użyty do transportu chorego mężczyznę z holownika serwisowego Petrobalticu *Santa Barbara*. Śmigłowiec wystartował o godz. 09.19. 49-letni marynarz pochodzenia ukraińskiego trafił do szpitala w Gdańsku-Oliwie w stanie ciężkim, ale stabilnym. Holownik znajdował się około 60 mil morskich na północ od Rozewia.

KRONIKA MORSKIEGO ODDZIAŁU STRAŻY GRANICZNEJ IM. PŁK. KAROLA BACZA

PRZEKAZANIE DZIAŁKA PRZECIWLOTNICZEGO ZNALEZIONEGO W MOSG

18 października 2005 roku nastąpiło po podpisaniu stosownego aktu przekazanie 20-milimetrowego działka przeciwlotniczego Oerlikon z MOSG do Muzeum Historycznego Miasta Gdańska. Podpisy złożyli – kontradmirał Konrad WIŚNIOWSKI z MOSG i dyrektor Adam KOPERKIEWICZ z Muzeum.

Wspomniany, rzadki dziś eksponat uzbrojenia odkryty został we wrześniu 2005 roku podczas prac ziemnych, w czasie budowy stacji paliw na terenie Komendy MOSG. Po oczyszczeniu i wstępnej konserwacji przez rusznikarzy MOSG okazało się, że jest to najprawdopodobniej pochodzące z przełomu lat dwudziestych i trzydziestych ubiegłego wieku, 20 mm działko przeciwlotnicze Oerlikon.

Przed II wojną światową najbardziej znane były działka kal. 20 mm wpierw jako broń lotnicza, a następnie przeciwlotnicza, instalowana także na okrętach. Ich produkcją zajmowały się szwajcarskie zakłady zbrojeniowe Oerlikon, specjalizujące się w produkcji działek małokalibrowych. Broń tę, a także licencję na jej produkcję sprzedawano m.in. do Niemiec, Wielkiej Brytanii, Francji, USA oraz innych państw. Pierwowzorem tej broni było działko automatyczne wzór 1918 konstrukcji Reinholda Beckera z 1914 roku (patent w 1913) produkowane po I wojnie światowej w Szwajcarii, jako działko SEMAG.

PRZEMYT KOKAINY Z EKWADORU

Próbę przemytu na statku *Ivory Tirupati* bandery liberyjskiej około 5 kilogramów kokainy o szacunkowej wartości hurtowej ponad 700 tys. zł udaremnili około północy 22 października 2005 roku działający wspólnie policjanci Zarządu XI Centralnego Biura Śledczego KGP, celnicy gdyńskiej Izby Celnej i funkcjonariusze MOSG.

Podczas kontroli przeprowadzanej na frachtowcu, który do portu w Gdyni zawinął z ładunkiem bananów, w kanale wentylacyjnym mieszczącym się w części dziobowej jednostki wykryto i zabezpieczono cztery podobnej wielkości opakowania, w których znajdowała się biała sprasowana substancja. Przeprowadzone badania zawartości paczek zestawem do identyfikacji narkotyków NIK wskazały, że substancja ta wykazuje cechy kokainy. Statek *Ivory Tirupati* z 26-osobową załogą narodowości hindusko-ukraińskiej przypłynął do Polski z Ekwadoru.

Ujawnione narkotyki są kolejnym etapem realizowanych wspólnie przez SG, CBŚ KGP oraz gdyńską Izbę Celną czynności w zwalczaniu przemytu do Polski narkotyków drogą morską. Ta wspólna akcja wskazuje na dobre rozpoznanie tras przerzutowych narkotyków do Polski. Świadczy też o dobrej współpracy instytucji odpowiedzialnych za szczelność granicy i jednocześnie jest mocnym uderzeniem w interesy ludzi osiągających nielegalne zyski z narkobiznesu. Najprawdopodobniej przesyłka kokainy miała pozostać w Polsce.

MOSG ZMIENIA SIĘ W FORMACJĘ ZAWODOWĄ

Grupa 92 funkcjonariuszy służby kandydackiej zakończyła 25 listopada 2005 roku pełnienie obowiązków służbowych w MOSG i odeszła do rezerwy. Może w wydarzeniu tym nie byłoby nic nadzwyczajnego, bowiem zwolnienia do cywila odbywających służbę zasadniczą poborowych w MOSG miały miejsce każdego roku, gdyby nie fakt, że jest to już ostatnia grupa zwalnianych funkcjonariuszy służby kandydackiej. Ich odejście otwiera nowy etap w funkcjonowaniu Oddziału, gdyż Straż Graniczna staje się formacją całkowicie zawodową.

Funkcjonariusze tej 92-osobowej grupy przybyli do MOSG 1 grudnia 2004 roku. Po odbyciu szkolenia podstawowego w Komendzie Oddziału i złożeniu ślubowania zostali przydzieleni do prawie wszystkich Placówek MOSG, w których pełnili służbę graniczną. Uczestniczyli oni także (wybrana grupa) w uroczystościach patriotycznych i religijnych na Wybrzeżu w składzie Kompanii Honorowej MOSG.

Do pełnego uzawodowienia Morski Oddział Straży Granicznej przygotowywał się od trzech lat. W tym czasie w miejsce funkcjonariuszy służby kandydackiej (poborowych) przyjęto 536 osób do służby przygotowawczej (zawodowej). Na przyszły rok przewiduje się przyjąć jeszcze około 200 osób.

Obecnie MOSG poszukuje – pilotów samolotów i śmigłowców oraz techników lotniczych, kandydatów z wyższym wykształceniem informatycznym, elektronicznym, łączności, optoelektroniki, teletransmisji lub telekomunikacji oraz z wykształceniem wyższym prawniczym, mających w swojej specjalności dodatkowe uprawnienia zawodowe udokumentowane dyplomem, np. aplikacją sadową, adwokacką, prokuratorską lub radcowską.

Kandydaci do służby w SG ze względu na charakter tej formacji, rodzaj realizowanych przez nią zadań oraz przysługujące jej uprawnienia muszą spełniać określone wymagania. W przypadku mężczyzn przyjęcie do Straży Granicznej może nastąpić po odbyciu zasadniczej służby wojskowej albo po przeniesieniu do rezerwy.

Przydatność i predyspozycje kandydata na funkcjonariusza Straży Granicznej ustalana jest w dwuetapowym postępowaniu kwalifikacyjnym. Nadal przyjmowani są także kandydaci mający doświadczenie zawodowe w służbie w Policji, MON, ABW czy BOR.

Po przyjęciu do służby przygotowawczej w Straży Granicznej funkcjonariusze ci kierowani są na pięciomiesięczne szkolenie podstawowe w systemie stacjonarnym do ośrodka szkolenia SG w Koszalinie lub Kętrzynie. Po jego ukończeniu przez kolejne trzy miesiące w tym samym systemie kontynuują szkolenie według następującego podziału – posiadający wykształcenie średnie uczestniczą w szkoleniu z zakresu szkoły podoficerskiej, a z wykształceniem wyższym, w zakresie szkoły chorążych.

NA STRAŻY BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI

W ostatnim czasie funkcjonariusze MOSG z Ustki działający wspólnie z policjantami, ujawnili kilka przypadków łamania ogólnie przyjętych norm, które to działanie może doprowadzić do poważnych następstw. Chodzi o prowadzenie jednostek morskich po spożyciu alkoholu.

Ostatni przypadek kierowania kutrem przez będącego pod wpływem alkoholu szypra miał miejsce 13 listopada 2005 roku na kutrze rybackim *UST-122*. Podczas kontroli granicznej podejrzenie funkcjonariuszy MOSG wzbudziło zachowanie szypra. Wskazywało ono, że znajduje się on pod wpływem alkoholu lub podobnie działającego środka. Wezwani na pokład kutra policjanci potwierdzili ich podejrzenia. Badania na zawartość alkoholu wykazało u 28-letniego szypra około 1,3 promila alkoholu w wydychanym powietrzu, przy tendencji wzrostowej. Kuter *UST-122* na połowy nie popłynął.

2 listopada 2005 roku podobny przypadek odkryto na kutrze rybackim *UST-104*. Wówczas funkcjonariusze MOSG poddali kontroli powracającą z połowów do portu w Ustce trzyosobową załogę tej jednostki. Podejrzenie funkcjonariuszy wzbudzili dwaj członkowie załogi – szyper i marynarz. Z ich zachowania wynikało, że znajdują się oni pod wpływem alkoholu. Wezwani na pokład kutra policjanci potwierdzili podejrzenia funkcjonariuszy MOSG. Badania na zawartość alkoholu w organizmie wykazało u szypra około 1,7 promila, a u marynarza około 0,76 promila alkoholu w wydychanym powietrzu, przy tendencji wzrostowej.

28 października 2005 roku ujawnili oni podobny przypadek prowadzenia jednostki pływającej po spożyciu alkoholu przez kapitana holownika *Irbis* (z technicznego punktu widzenia lodołamacz rzeczny z uprawnieniami do żeglugi przybrzeżnej). Holownik ten, wraz z barką *Bizon I* wypełnioną konstrukcjami metalowymi, miał przepłynąć z usteckiego portu do Gdyni. Za przyczyną pijanego kapitana faktycznie nie popłynął. Miał on w wydychanym powietrzu około 1,53 promila alkoholu.

Kolejny taki przypadek funkcjonariusze Straży Granicznej z Ustki ujawnili natomiast trzy tygodnie wcześniej. Wówczas stwierdzili oni, że szyper z kutra *UST-86* jest pod wpływem alkoholu. Badanie alkomatem wykazało, ze w wydychanym przez niego powietrzu jest około 1,73 promila alkoholu.

Za powyższe przestępstwo (prowadzenie jednostki w ruchu wodnym pod wpływem alkoholu) grozi kara grzywny, ograniczenia wolności, albo pozbawienia wolności do lat dwóch.

SG-312 W NEUSTADT

Na zaproszenie Kierownika Morskiego Urzędu Bundespolizei (BPOL) Kaya Frommholza w dniach od 28 do 30 września 2005 roku udała się do Neustadt, pod dowództwem kmdra por. Jacka Grzesiaka, jednostka pływająca *SG-312* z wizytą roboczą. Oprócz zajęć szkoleniowych, jej załoga uczestniczyła wtedy – wspólnie z jednostką federalnej policji granicznej *BP 22* – w realizacji odcinka filmu fabularnego o współpracy MOSG i Morskiego Urzędu BPOL w ochronie granicy UE na morzu. Zdjęcia do serialu pt. „Küstenwache" realizowała wytwórnia filmowa Opal Filmproduktion GmbH na zlecenie ZDF.

GRZEG & J.C.

Adam Śmigielski

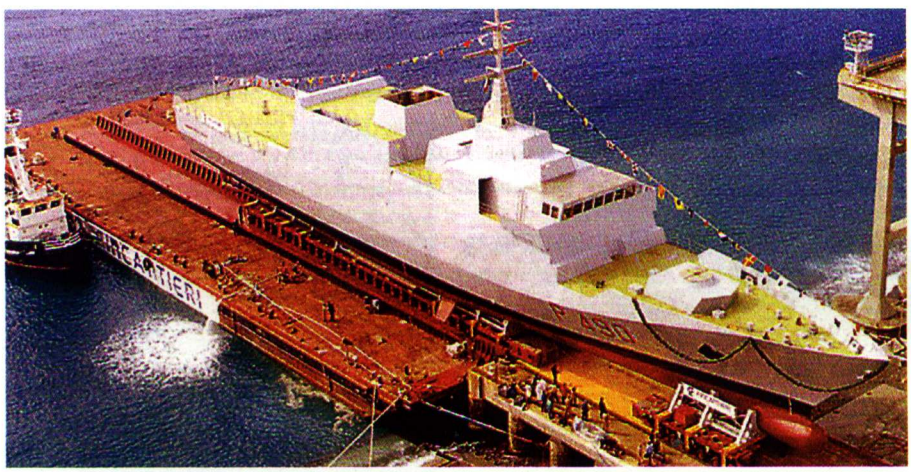
WŁOSKIE OKRĘTY TYPÓW 'COMANDANTI' I 'COSTELLAZIONI DUE'

Koniec zimnej wojny i rozwiązanie Układu Warszawskiego wpłynęły na zwiększenie zainteresowania włoskiej Marina Militare ściślejszą kontrolą własnej strefy wyłączności gospodarczej i zwalczaniem przemytu oraz nielegalnej imigracji drogą morską z krajów byłej Jugosławii, a szczególnie z Afryki. W strefie przybrzeżnej i na wodach terytorialnych zadania te realizują inne służby, takie jak Guardia Costiera, Guardia Finanza, Carabinieri czy Polizia, dysponujące małymi jednostkami patrolowymi i pościgowymi. Są one jednak bezsilne na otwartych wodach burzliwego Morza Śródziemnego i tu zmuszona została zdecydowanie wkroczyć włoska marynarka wojenna.

MARYNARKA WOJENNA PODEJMUJE NOWE WYZWANIE

Wobec zupełnego braku wyspecjalizowanych korwet patrolowych i okrętów patrolowych strefy wyłączności gospodarczej (tzw. OPV, Offshore Patrol Vessels) najprostszym tymczasowym rozwiązaniem okazało się wcielenie do służby czterech, budowanych pierwotnie dla Iraku, fregat typu *Lupo* (wod. 1983-1985, w sł. 1996, 2525 ts max, 113,2×11,98×3,84 m, 35 w., prędkość marszowa 20,5 w.). Okręty pozbawiono uzbrojenia ZOP i tak podjęły one nowe zadania. Są to jednak jednostki projektowane do zupełnie innych funkcji i zbyt kosztowne w utrzymaniu jako okręty patrolowe. Również w latach 1991--1996 wycofano ze służby sześć wodolotów patrolowych typu *Sparviero*, co dodatkowo zmniejszyło możliwości marynarki w zakresie patrolowania strefy wyłączności gospodarczej. Do tej roli nadawały się właściwie tylko cztery duże okręty patrolowe typu *Cassiopea*, zbudowane w latach 1987-1992 (1475-1491 ts max, 79,8 m, 21 w., 1×76 mm, 2×20 mm), przystosowane również do zwalczania rozlewów produktów ropopochodnych na morzu.

W takiej sytuacji marynarka zaczęła rozważać możliwości budowy nowych pełnomorskich okrętów patrolowych o długości około 60 m i wyporności pełnej w granicach 800-1000 ts. Po szczegółowej analizie przewidywanego profilu operacyjnego planowanych jednostek, wymagań odnośnie dzielności morskiej, prędkości i autonomiczności, wymagania taktyczno-techniczne uległy radykalnej zmianie i mowa już była o dużych okrętach o długości 85-90 m i wyporności pełnej około 1500 ts. Na taki wzrost wielkości planowanych okrętów wpłynął głównie wymóg posiadania zaokrętowanego śmigłowca, co pociągało za sobą konieczność zmieszczenia na okręcie odpowiednio dużego pokładu śmigłowcowego i hangaru. Tym samym wreszcie skrystalizowały się oczekiwania wobec nowych korwet patrolowych, określonych roboczo jako Nuove Unita Minori Combattenti (nowa mała jednostka bojowa – NUMC).



Korweta *Comandante Cigala Fulgosi* podczas wodowania z użyciem specjalnego pontonu-doku.

PROGRAM BUDOWY KORWET TYPU 'COMANDANTI'

Zgodnie z oczekiwaniami marynarki nowe korwety miały być tanie w eksploatacji, osiągać znaczną prędkość co najmniej 25 w. i charakteryzować się dobrą dzielnością morską umożliwiającą sprawne działanie przy wysokich stanach morza. Dodatkowo okręty miały mieć znaczną autonomiczność i zapewniać załodze duży komfort bytowania, co miało skutkować pełną sprawnością marynarzy podczas długotrwałego pobytu w morzu. Projekt nowych korwet typu NUMC opracowany został wspólnie przez biura konstrukcyjne koncernu Fincantieri i marynarki wojennej. Dla obniżenia kosztów budowy i remontów przyjęto tam, gdzie to było możliwe wymagania przepisów włoskiego cywilnego towarzystwa klasyfikacyjnego Registro Italiano Navale (RINA[1]). Specjalistyczne przepisy marynarki wojennej znalazły zastosowanie tylko tam, gdzie okazało się to konieczne.

Kontrakt na budowę czterech nowych korwet patrolowych typu NUMC podpisany z koncernem Fincantieri w grudniu 1998 roku uprawomocnił się w kwietniu 1999. Cena kontraktowa jednego okrętu wynosiła 104 mln USD. Budowę podjęła stocznia Fincantieri w Riva Trigoso (mniej więcej w połowie drogi między La Spezią a Genuą), a

[1] Nie należy mylić tego skrótu z brytyjską Royal Institution of Naval Architects.

Korweta *Comandante Cigala Fulgosi* na wodzie, wkrótce po zwodowaniu. Dobrze widoczna jest zwarta bryła nadbudówek.

prace wyposażeniowe prowadzone były w należącej do tego samego koncernu stoczni w Muggiano koło La Spezii. Okręty ukończono w latach 2002-2003 i oficjalne podniesienie bandery wojennej na wszystkich czterech jednostkach miało miejsce 31 stycznia 2004 roku podczas uroczystej ceremonii, jaka miała miejsce w porcie Cagliari (płd. Sardynia). O „patrolowym" charakterze nowych korwet świadczy nawet ich oficjalny burtowy znak taktyczny z literą „P" zamiast „F", jak np. w przypadku starszych i lepiej uzbrojonych korwet typu *Minerva* (8 jedn. w sł. 1987--1991, 1285 ts max, 86,6 m, 25 w., 1×76 mm OTO Melara, 2×20 mm, 1×8 wpk *Aspide* OPL, 6 wt 324 mm ZOP, możliwość montażu 4 wpr *Otomat*).

Nowe korwety znane obecnie jako typ 'Comandanti' otrzymały nazwy *Comandante Cigala Fulgosi*, *Comandante Borsini*, *Comandante Bettica* i *Comandante Foscari*, upamiętniające oficerów włoskiej marynarki wojennej z okresu II wojny światowej. Giuseppe Cigala Fulgosi dowodził niszczycielem *Euro* typu *Turbine* i torpedowcami *Sagittario* typu *Spica* i *Impetuso* typu *Animoso*. Ener Bettica w czasie wojny dowodził torpedowcem *Polluce* typu *Spica* i niszczycielem *Folgore* typu *Folgore*. Borsini jako dowódca niszczyciela *Francesco Nullo* typu *Nazario Sauro* stacjonującego w momencie wybuchu wojny na Morzu Czerwonym zginął 21 października 1940 roku w pobliżu wyspy Harmil (rejon portu Massaua, Erytrea) wraz ze swym okrętem. Natomiast Adriano Foscari przed wojną dowodził starymi torpedowcami *75 OLT* typu *1 PN* i *Giovanni Acerbi* typu *Giuseppe Sirtori* oraz okrętami podwodnymi *Antonio Sciesa* typu *Balilla* i *Veniero* typu *Marcello*, a później służył w dowództwie marynarki wojennej, aby w roku 1942 objąć dowodzenie nowoczesnym niszczycielem *Camicia Nera* typu 'Soldati' (przemianowany po upadku Mussoliniego na *Artigliere* /II/, okręt ten trafił – w ramach odszkodowań wojennych – do floty ZSRR jako *Lowkij*).

Początkowo Marina Militare planowała zamówienie drugiej serii czterech identycznych korwet, jednak wskutek cięć budżetowych zamówienie nie zostało złożone, choć zapotrzebowanie na te okręty nadal jest oficjalnie deklarowane. Tu z pomocą marynarce przyszło Ministerstwo Transportu i Żeglugi (Ministero dei Transporti e della Navigazione), proponując sfinansowanie budowy dwóch podobnych, nieco uproszczonych okrętów, o których piszemy w drugiej części niniejszego artykułu.

PROJEKT OKRĘTÓW

Korwety typu 'Comandanti' jako pierwsze we włoskiej marynarce wojennej zaprojektowane zostały z szerokim uwzględnieniem coraz bardziej popularnych na świecie technik „stealth", mających za zadanie obniżyć stopień wykrywalności okrętów z wykorzystaniem technicznych środków obserwacyjnych, takich jak np. radar czy kamery na podczerwień. Wiele zastosowanych rozwiązań wzorowanych jest na francuskiej fregacie *La Fayette*, będącej prekursorem w tej dziedzinie. Obniżenie pola odbicia radarowego osiągnięto po badaniach licznych modeli okrętu. Ściany nadbudówek i burty kadłuba mają charakterystyczne załamania i są pochylone pod różnymi kątami, co ma za zadanie rozproszenie promieniowania radarowego. Dzięki temu tylko mała część sygnału wysłanego przez obcą stację radiolokacyjną wraca do źródła i tym samym otrzymane echo jest bardzo słabe. Odpowiednie osłony, nadburcia i zamknięcia otworów w kadłubie i nadbudówkach również mają poważny wpływ na minimalizację pola odbicia radarowego. Zamykane są na przykład wnęki na łodzie pościgowo-inspekcyjne, wnęka na trap, czy otwory w burtach w rejonie pokładu manewrowego na rufie. Duże zamknięcia mają charakterystykę sieci Faradaya, co eliminuje odbijanie promieniowania radarowego. Jedynym dysonansem w tym systemie jest obła obudowa armaty OTO Melara kal. 76 mm L/62, choć sama podstawa pod wieżę również wykonana jest zgodnie z zasadami technik „stealth". Problem wynika z oszczędności, ponieważ armata w obudowie standardowej była tańsza i łatwo dostępna, a za wersję „stealth" trzeba by więcej zapłacić. Okręty mają także systemy schładzania spalin i odpowiednie izolacje cieplne w strefach „gorących" w celu obniżenia wykrywalności w paśmie podczerwieni. Urządzenia napędowe i inne hałaśliwe mechanizmy posadowione są na podkładkach izolacyjnych, co obniża szumność jednostki. W sumie korwety typu 'Comandanti' mają zwartą sylwetkę charakterystyczną dla nowoczesnych okrętów bojowych.

Kadłub i nadbudówki nowych okrętów zbudowane są ze stali okrętowej. Wyjątkiem jest tu ostatni okręt serii *Comandante Foscari* (P 493), na którym część nadbudówek, bryła hangaru i podstawa pod maszt wykonane zostały w ramach eksperymentu z tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknem szklanym (laminaty) i dostarczone do Riva Trigoso w styczniu 2001 roku przez

Comandante Cigala Fulgosi na pełnym morzu. Dobrze widać czystą bryłę okrętu, zaprojektowanego zgodnie z zasadami technik „stealth".

Wykaz i daty budowy jednostek typu 'Comandanti'

Nazwa okrętu	Burtowy znak taktyczny	Położenie stępki	Wodowanie	Ukończenie budowy
Comandante Cigala Fulgosi	P 490	25.06.1999	07.10.2000	...02.2002
Comandante Borsini	P 491	21.07.1999	17.02.2001	...06.2002
Comandante Bettica	P 492	09.03.2000	25.06.2001	...02.2003
Comandante Foscari	P 493	23.10.2000	24.11.2001	...06.2003

Widok z półrufy na korwetę *Comandante Cigala Fulgosi*. Zwraca uwagę gładka powierzchnia nadbudówek z zarysem wnęki łodziowej i otworów na rufowym pokładzie roboczym. Hangar teleskopowy chowa się na „gładko" z tylną ścianą hangaru stałego. Na pokładzie widoczny jest śmigłowiec typu Agusta-Bell AB-212.

znaną z produkcji okrętów przeciwminowych stocznię Intermarine z Sarzana w pobliżu La Spezii. Konstrukcje laminatowe ważą o 60 procent mniej niż analogiczne konstrukcje stalowe zastosowane na pierwszych trzech jednostkach serii.

Kształt kadłuba z wysoką wolną burtą na całej długości, gruszką dziobową i rufą pawężową zaprojektowany został z myślą o zapewnieniu maksymalnej dzielności morskiej z możliwością rozwijania znacznych prędkości przy wysokim stanie morza. Pokład dziobowy chroniony jest przed zalewaniem przez wysokie nadburcie. Właściwe odprowadzanie wody zapewnia także wydatne załamanie poszycia burtowego, zaś ilość bryzgów wody zmniejsza m.in. zastosowanie kluz kotwicznych wpuszczonych w poszycie burtowe.

Możliwości operacyjne okrętów zwiększono dzięki zastosowaniu płetwowych stabilizatorów przechyłów o powierzchni płetwy 4 m^2. Stabilizatory zmniejszają kołysanie boczne o 90 procent przy prędkości 16 w. Okręty mogą efektywnie operować z prędkościami rzędu 12-20 w. przy stanie morza 4 i z prędkościami 12-16 w. przy stanie morza 5. Podział grodziowy kadłuba zapewnia dwuprzedziałową niezatapialność jednostek, co oznacza, że przy całkowitym zalaniu wodą zaburtową dowolnych dwóch sąsiadujących ze sobą przedziałów okrętowi nie grozi zatonięcie. Dobre własności manewrowe zapewnia dwuśrubowy układ napędowy z dwoma równoległymi podwieszonymi sterami płetwowymi.

Ogólne rozplanowanie okrętów jest klasyczne (patrz zamieszczony na str. 18 przekrój), z otwartym pokładem dziobowym, na którym umieszczono armatę stanowiącą główne uzbrojenie stałe. Maszynownia z dwoma silnikami głównymi znajduje się na śródokręciu, a za nią ulokowano odpowiednio zabezpieczone zbiorniki paliwa lotniczego dla śmigłowca. Całą rufę zajmuje hangar dla śmigłowca i lądowisko.

UKŁAD NAPĘDOWY

Korwety typu 'Comandanti' otrzymały tradycyjny i prosty układ napędowy składający się z dwóch głównych silników wysokoprężnych. Oba 18-cylindrowe silniki typu Wärtsilä W18V 26XN wyprodukowane we włoskiej fabryce Grandi Motori Trieste (GMT) rozwijają łączną moc maksymalną 15 680 kW (18 600 KM) i

Korweta *Comandante Cigala Fulgosi* podczas żeglugi z prędkością ok. 24 w. Dobrze widać ogólne rozplanowanie okrętu z rozsuniętym hangarem teleskopowym.

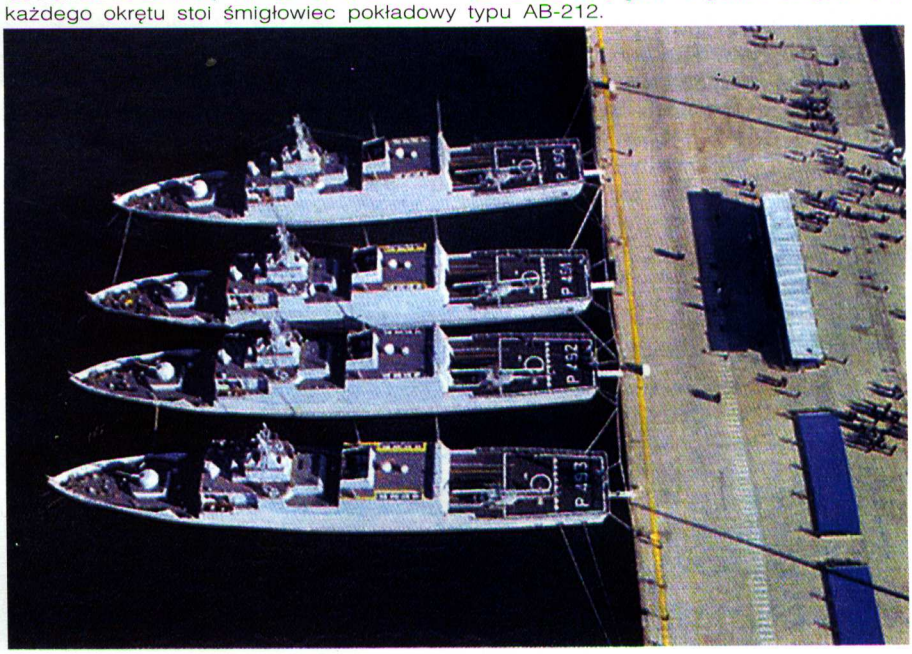
moc ciągłą 12 960 kW (17 370 KM). Są to pierwsze włoskie okręty wojenne wyposażone w ten typ silników o obniżonej emisji termicznej, doskonale nadających się dla okrętów o niewygórowanych osiągach spędzających wiele czasu na morzu. Moment obrotowy z silników głównych przekazywany jest poprzez dwie przekładnie redukcyjne produkcji koncernu Fincantieri na dwie linie wałów. Okręty mają po dwie śruby nastawne o średnicy 3,15 m, również produkcji Fincantieri. Maksymalna prędkość ciągła wynosi 25 w. Zasięg pływania sięga 3500 Mm przy prędkości marszowej 14 w. Autonomiczność jednostki wynosi oficjalnie 10 dni, choć zdaniem dowódcy *Comandante Cigala Fulgosi* okręt bez problemu może przebywać w morzu nawet i przez 12 dni bez konieczności uzupełniania zapasów, czy ograniczania zużycia żywności lub wody.

Jednostki mają rozbudowaną elektrownię okrętową, w skład której wchodzą trzy identyczne zespoły prądotwórcze o mocy po 900 kW (1125 kVA) z 12-cylindrowymi silnikami wysokoprężnymi Isotta-Fraschini typu 1712 T2 ME. Generatory wytwarzają prąd elektryczny o „lądowym" napięciu 380 V i częstotliwości 50 Hz. Są to tym samym pierwsze w marynarce włoskiej okręty o takich parametrach sieci elektrycznej zamiast typowego we flotach państw NATO napięcia 440 V 60 Hz. Elektrownia ma ogromny zapas mocy, ponieważ do normalnego działania okrętu wystarczy utrzymanie tylko jednego zespołu w ruchu. Wodę słodką na bieżące potrzeby bytowe wytwarzają dwa odsalacze działające na zasadzie odwrotnej osmozy o wydajności po 10 t na dobę.

Silniki główne okrętu umieszczone są we wspólnym przedziale wodoszczelnym, zaś bezpośrednio za nimi znajduje się przedział przekładni redukcyjnych, gdzie zamontowano także jeden zespół prądotwórczy. Dwa pozostałe zespoły prądotwórcze ulokowano w oddzielnym przedziale przed silnikami głównymi. Awaryjny zespół prądotwórczy znajduje się na poziomie pokładu głównego.

Sterowanie pracą systemu napędowego i systemami ogólnookrętowymi odbywa się z centrali manewrowej, zwanej Centrale Operativa di Piattaforma (system zarządzania platformą – Integrated Platform Monitoring and Control System). Wszystkie dane niezbędne do realizacji tych zadań wyświetlane są na ekranie konsoli operatorskiej umieszczonej tuż za pomostem bojowym. Na morzu system umożliwia kierowanie okrętem wachcie złożonej z pięciu osób, zaś podczas postoju w porcie wystarczy tylko trzech ludzi.

Cztery korwety typu 'Comandanti' zacumowane tzw. metodą śródziemnomorską (ang. Mediterranean moor), rufami do nabrzeża. Idąc od dołu są to: *Comandante Foscari*, *Comandante Bettica*, *Comandante Borsini* i *Comandante Cigala Fulgosi*. Na lądowisku każdego okrętu stoi śmigłowiec pokładowy typu AB-212.

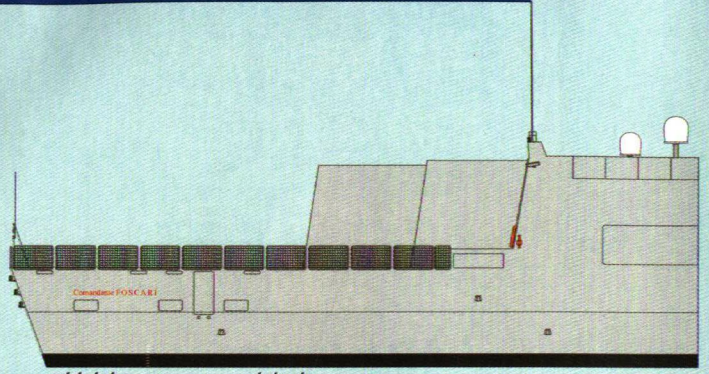


PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

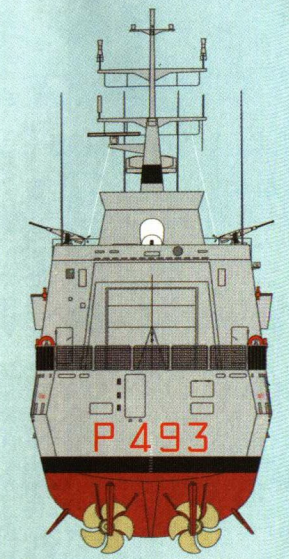
Typ 'COMANDANTI'	
Wyporność bez zapasów	1220 ts
Wyporność pełna	1520 ts
Długość całkowita	88,60 m
Długość między pionami	80,00 m
Szerokość	12,20 m
Wysokość boczna kadłuba	8,20 m
Zanurzenie (kadłub)	3,60 m
Zanurzenie (ze śrubami)	5,00 m
Moc napędu	12 960 kW (17 370 KM)
Maksymalna prędkość ciągła	25 w.
Zasięg 3500 Mm przy prędkości marszowej	14 w.
Załoga (pomieszczenia)	70 ludzi

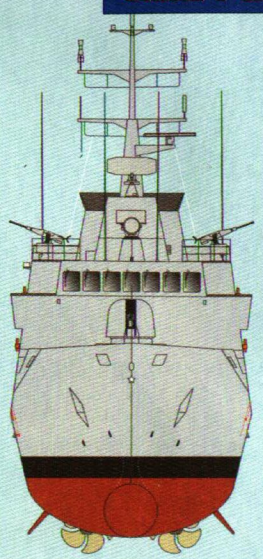
Korweta *Comandante Foscari*

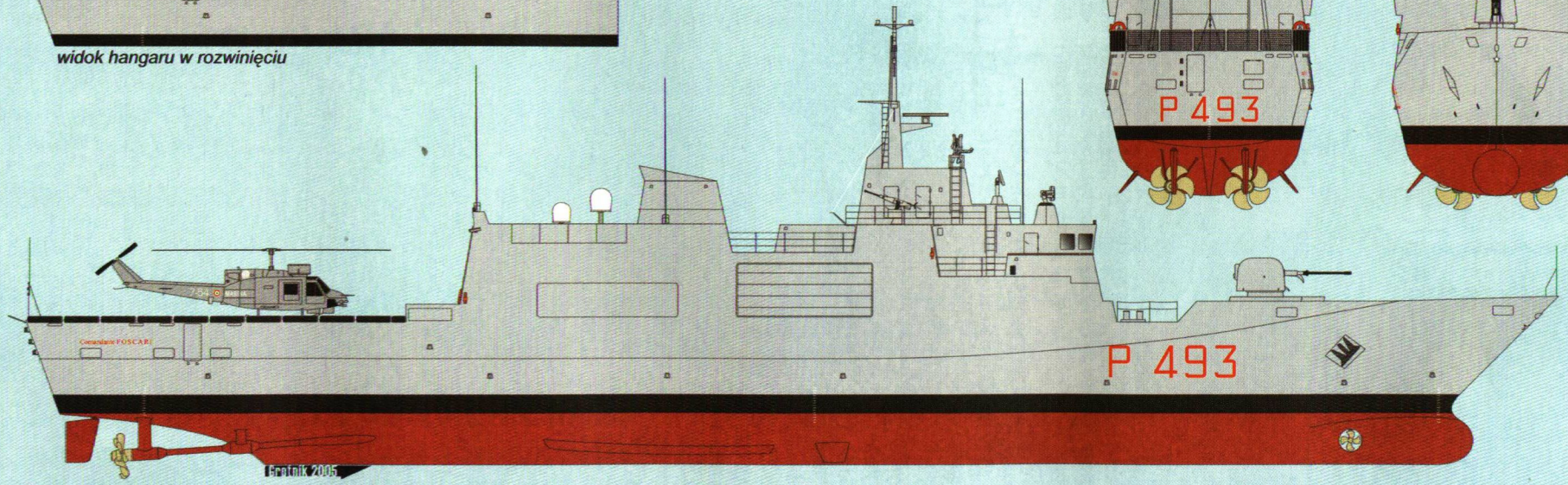
Wygląd po wejsciu do służby.

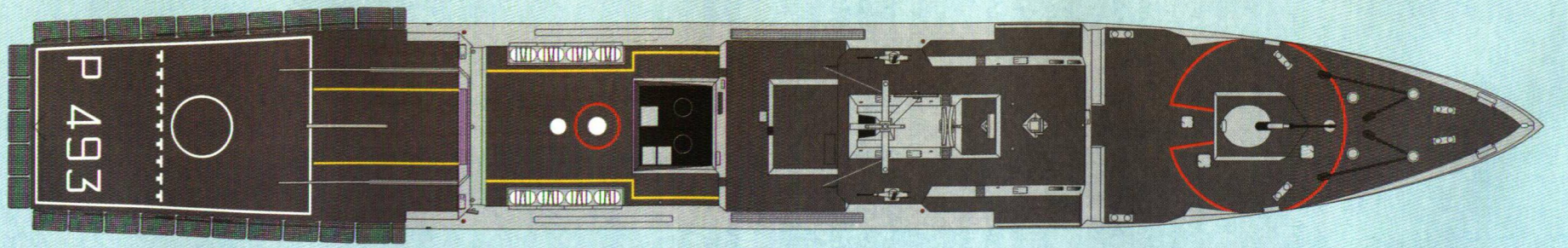


widok hangaru w rozwinięciu





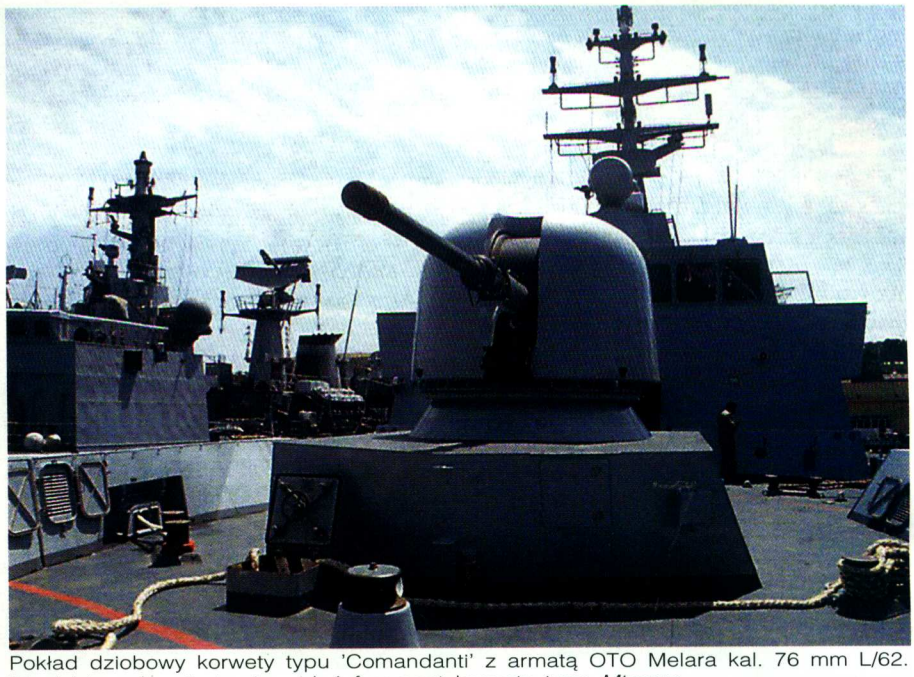




Rys.: Tomasz Grotnik

ZAŁOGA I POMIESZCZENIA

Pomieszczenia załogowe na korwetach typu 'Comandanti' zaprojektowane zostały według nowych zasad. Przewidziano kabiny dwu- i trzyosobowe ze ścianami pokrytymi płytami laminowanymi imitującymi drewno. Projekt opracowany został w ścisłej współpracy ze specjalistycznym studiem w celu połączenia funkcjonalności z estetyką. Podczas rozplanowywania pomieszczeń mieszkalnych przewidziano możliwość częściowego obsadzenia okrętów personelem żeńskim, co wymagało wydzielenia samodzielnych sektorów funkcjonalnych, obejmujących m.in. pomieszczenia sanitarne. Warunki bytowe w klimatyzowanych pomieszczeniach mieszkalnych są dobre, a poziom hałasu nie przekracza 65 dB. Maksymalna liczba załogi wynosi 70 osób i obejmuje 10 oficerów, 30 starszych podoficerów, 18 podoficerów oraz 12 marynarzy. Zwykle jednak okręty są obsadzone przez 59-60 osób i 10 miejsc pozostaje w rezerwie dla personelu specjalnego, np. z oddziałów piechoty morskiej batalionu „San Marco".



Pokład dziobowy korwety typu 'Comandanti' z armatą OTO Melara kal. 76 mm L/62. W głębi po lewej stronie widać fragment korwety typu *Minerva*.

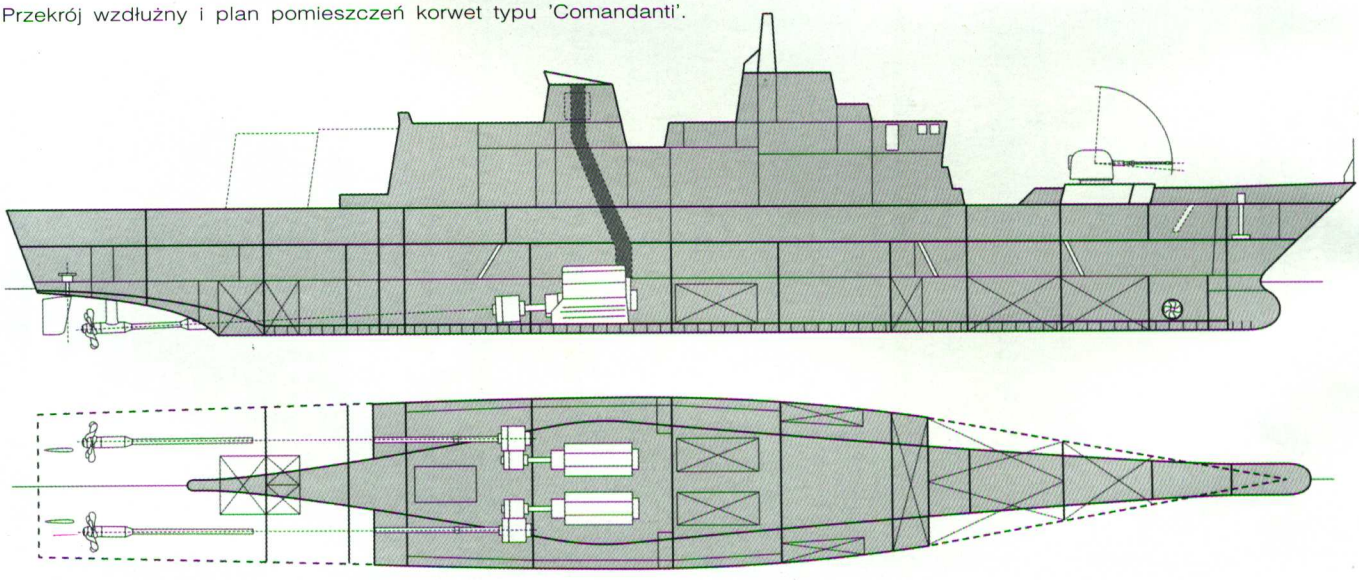
UZBROJENIE

Nowe korwety typu 'Comandanti' z racji swego przeznaczenia głównie do zadań patrolowych mają skromny zestaw uzbrojenia jak na okręty tej wielkości. Na dziobie ustawiona jest pojedyncza automatyczna armata uniwersalna OTO Melara *Super Rapido* kal. 76 mm L/62 o maksymalnej szybkostrzelności 120 strz./min. Armata może strzelać tradycyjnymi pociskami znanymi od lat, lecz jest także przystosowana do wykorzystania najnowszych zdobyczy techniki w tej dziedzinie w ramach systemu DAVIDE z pociskami przeciwrakietowymi DART, przeciwokrętowymi ART i pociskami obezwładniającymi małe jednostki pływające, takie jak np. motorówki przemytnicze.

Oprócz armaty głównej okręty mają po dwie małokalibrowe armaty OTO Melara-Oerlikon typu KBA kal. 25 mm L/80, ustawione po obu burtach na wysokości podstawy masztu głównego. Armaty te mają lokalnie sterowaną stabilizowaną podstawę i elektryczne wspomaganie ręcznego naprowadzania na cel. Kąt podniesienia lufy wynosi od -15 do +50°, zaś szybkostrzelność teoretyczna wynosi 30 strz./s.

Korweta patrolowa *Comandante Foscari*. Zwraca uwagę armata OTO Melara kal. 76 mm L/62, anteny stacji radiolokacyjnych oraz prawoburtowa armata kal. 25 mm.

Przekrój wzdłużny i plan pomieszczeń korwet typu 'Comandanti'.



Korweta *Comandante Cigala Fulgosi* przy nabrzeżu. Wyraźnie widać rozmaite otwory i ich zamknięcia na rufowym pokładzie manewrowym. Zwraca też uwagę konstrukcja hangaru teleskopowego.

Korweta *Comandante Cigala Fulgosi* od rufy. Zwracają uwagę pochylone burty.

W skład uzbrojenia okrętu wchodzi także śmigłowiec pokładowy, dla którego przewidziano hangar teleskopowy z warsztatem w części stałej hangaru. Część teleskopowa składa się z dwóch segmentów. Pokład śmigłowcowy jest duży i ma powierzchnię 240 m^2. W przeszłości przewidziano możliwość montażu kratownicy umożliwiającej bezpieczne lądowanie śmigłowców wyposażonych w system *Harpoon*. Wyposażenie lądowiska umożliwia również nocne starty i lądowania. Przewidziano także możliwość wykorzystania bezpilotowych aparatów latających. W skład wyposażenia wchodzi jeden śmigłowiec Agusta-Bell typu AB-212 o masie startowej około 5080 kg (średnica wirnika 14,63 m, długość maszyny 17,4 m, moc 1×1290 KM, prędkość 130 w. – czyli prawie 241 km/h, załoga 3 ludzi, długotrwałość lotu ponad 4 godz.). Śmigłowiec uzbrojony jest w kierowane przeciwokrętowe pociski rakietowe Aleniа-OTO typu *Marte* Mk 2 (długość 4,84 m, średnica 31,6 cm, masa 340 kg, głowica bojowa 70 kg, prędkość Mach = 0,8, zasięg ponad 20 km). Początkowo planowano wyposażyć okręty w przeciwokrętowe kierowane pociski rakietowe typu *Otomat* Mk 2, których wyrzutnie miały znaleźć się na śródokręciu pomiędzy masztem a kominem, jednak ze względu na charakter zadań nowych jednostek z pomysłu zrezygnowano. Dodatkowo uzbrojenie obejmuje standardowy zestaw krótko- i długolufowej broni ręcznej dla załogi.

WYPOSAŻENIE ELEKTRONICZNE

Równie skromne jak uzbrojenie jest wyposażenie elektroniczne nowych korwet włoskich, choć jest to sprzęt najnowszej generacji. Radar dozoru ogólnego Alenia Marconi Systems (obecnie Selex Sistemi Integrati) typu RASS, czyli MM/SPS-791 (MM oznacza Marina Militare; oznaczenie handlowe RAN-30X, zbudowany z wykorzystaniem wielu obwodów radaru kierowania ogniem RTN-30X) pracujący w paśmie „X" ma antenę umieszczoną w przedniej części podstawy masztu głównego. Radar ten umożliwia wykrycie samolotu myśliwskiego z odległości około 25 Mm. Na wysięgniku na maszcie po lewej stronie znajduje się antena radaru nawigacyjnego Alenia Marconi typu MM/SPN-753B pracującego w paśmie „I" i wyposażonego w przystawkę antykolizyjną ARPA. Okręty mają również system map elektronicznych ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) oraz oczywiście odbiornik satelitarnego systemu określania pozycji GPS.

W skład systemu kierowania ogniem Alenia Marconi typu NA-25 *Dardo* F dla armaty OTO Melara kal. 76 mm L/62 wchodzi radar Alenia Marconi typu MM/SPG-76 (nazwa handlowa RTN-25X), znany z wcześniejszych zastosowań, lecz w tym przypadku występujący w postaci gruntownie zmodernizowanej. Antena znajduje się na podeście na dachu pomostu bojowego. Również na dachu pomostu bojowego, pomiędzy

Korweta *Comandante Cigala Fulgosi* na tle panoramy centrum Wenecji, z Pałacem Dożów w tle. Widać lekko podniesioną osłonę wnęki łodziowej i otwarte drzwi na rufowym pokładzie manewrowym.

Interesujący widok od dziobu na niezidentyfikowaną korwetę typu 'Comandanti'. Zwraca uwagę ostre załamanie poszycia burtowego i pochylenie ścian nadbudówki, będące elementami technik „stealth".

antenami radarów MM/SPS 791 i MM/SPG-76, ustawiona jest płaska prostokątna antena bardzo wielkiej częstotliwości (VHF) dla łączności z satelitarnym systemem SICRAL (Sistema Italiano di Comunicazioni Riservate ed Allarmi). W skład systemów obserwacyjnych wchodzi także zintegrowana głowica optronicznego systemu obserwacji i naprowadzania, zawierająca trzy kamery pracujące odpowiednio w zakresie światła widzialnego i dolnym oraz górnym paśmie podczerwieni. Wszystkie te czujniki przekazują dane do zautomatyzowanego systemu dowodzenia i kierowania ogniem, w skład którego wchodzą trzy konsole operatorskie Alenia Marconi typu MAGICS CT-20. Całość ściśle współpracuje ze zintegrowanym system łączności firmy Marconi Selenia. W skład wyposażenia wchodzi też łącze automatyczne Link 11.

Wykaz i daty budowy jednostek typu 'Costelazzioni Due'

Nazwa okrętu	Burtowy znak taktyczny	Położenie stępki	Wodowanie	Ukończenie budowy
Sirio	P 409	2001	11.05.2002	30.05.2003
Orione	P 410	2001	27.07.2002	01.08.2003

Okręt patrolowy *Orione* typu 'Costelazzioni Due' podczas marszu z dużą prędkością. Zwraca uwagę brak armaty na dziobie i bryła stałej części hangaru na rufie.

OKRĘTY PATROLOWE TYPU 'COSTELLAZIONI DUE'

PROGRAM

Jak już wspomniano wcześniej, włoskie Ministerstwo Transportu i Żeglugi (Ministero dei Transporti e della Navigazione) podjęło się sfinansowania budowy dwóch dodatkowych dużych okrętów patrolowych, przeznaczonych do działań w strefie wyłączności gospodarczej państwa. Głównymi zadaniami nowych jednostek, na etapie projektowania oficjalnie określanych jako Nuove Unita per il Pattugliamento d'Altura (NUPA), jest patrolowanie strefy, zwalczanie zanieczyszczeń naftowych i walka z pożarami na innych jednostkach pływających, a także prowadzenie różnych akcji ratowniczych. Jednym z planowanych zadań jest także ochrona rybołówstwa.

Okręty te stanowią uproszczoną modyfikację typu 'Comandanti'. Dwie jednostki zostały oficjalnie zamówione 3 sierpnia 2000 roku w stoczni Fincantieri w Riva Trigoso. Kontrakt zawierał opcję na trzeci okręt, jednak nie została ona wykorzystana. Cena kontraktowa jednego okrętu wynosiła 70 mln USD. Obie jednostki znane są obecnie jako typu 'Costellazioni Due' ze względu na swe „gwiezdne" nazwy – *Sirio* i *Orione*. Liczba „dwa" ('Due') w nazwie typu oznacza, że mają one realizować takie same zadania jak zbudowane w latach 1987-1992 okręty patrolowe typu *Cassiopea*, również noszące „gwiezdne" nazwy – wspomniane już *Cassiopea*, *Libra*, *Spica* i *Vega* (P 401-404). Nazwę *Orione* miała zresztą nosić piąta jednostka typu *Cassiopea*, z której budowy zrezygnowano w roku 1991 razem z szóstym okrętem serii zamierzonej notabene na osiem sztuk.

PROJEKT OKRĘTÓW

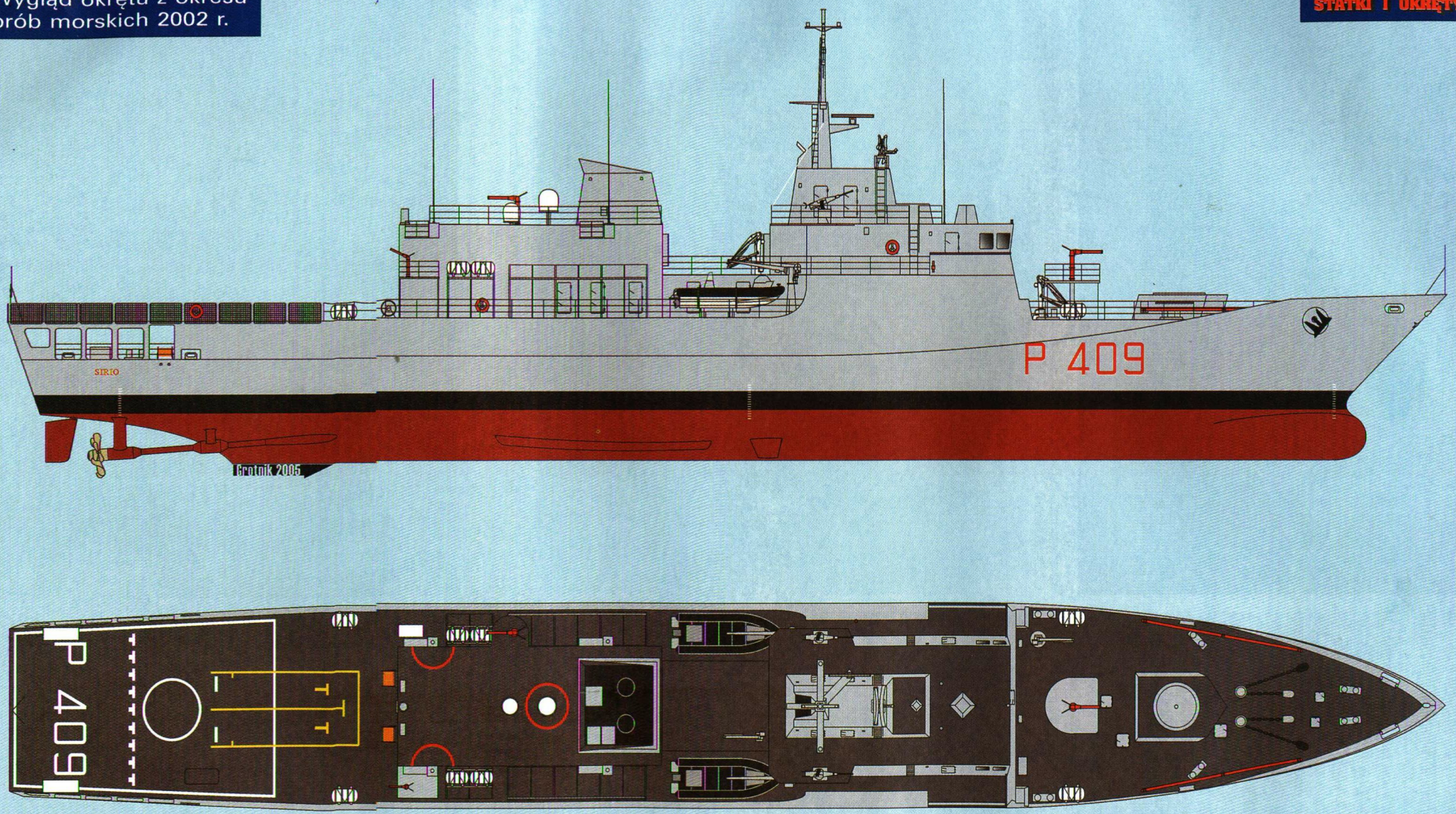
Okręty patrolowe typu 'Costelazzioni Due' zaprojektowano na takim samym kadłubie jak wcześniejsze korwety patrolowe typu 'Comandanti'. Na tym właściwie kończy się ich podobieństwo, ponieważ mają one inne nadbudówki i częściowo inne wyposażenie. Podział wewnętrzny kadłuba został jednak zasadniczo zachowany i zmiany wprowadzono tylko na rufie, w związku z koniecznością zaokrętowania systemu zwalczania rozlewów produktów ropopochodnych na morzu. Kształt kadłuba zapewnia dobre własności morskie. Kołysanie boczne ograniczają stabilizatory płetwowe i system biernej stabilizacji typu FLUME.

Napęd stanowią, podobnie jak na jednostkach typu 'Comandanti', dwa silniki wysokoprężne GMT-Wärtsilä – tu jednak są to „krótsze", 12-cylindrowe jednostki typu W12V 26X o łącznej mocy 8640 kW (11 750 KM) z przekładniami redukcyjnymi Fincantieri i śrubami nastawnymi. Dobre własności manewrowe zapewniają dwa podwieszone stery płetwowe. Elektrownia okrętowa obejmuje trzy spalinowe zespoły prądotwórcze o mocy po 600 kW (750 kVA, 380 V, 50 Hz) z silnikami wysokoprężnymi Isotta-Fraschini 1708 T2 ME w wersji ośmiocylindrowej. Prędkość maksymalna wynosi tylko 22 w. ze względu na mniejszą o 1/3 moc urządzeń napędowych niż na typie 'Comandanti'. Zasięg pływania nie przekracza 3300 Mm przy prędkości marszowej 17 w. lub 6000 Mm przy 12 w. Według niektórych danych autonomiczność jednostek typu 'Costelazzioni Due' ma sięgać aż 15 dni. Pomieszczenia załogowe są komfortowe i z powodzeniem mogą pomieścić 70 osób, jednak etatowa załoga liczy tylko 5 oficerów, 35 podoficerów i 20 marynarzy.

Nadbudówki podzielone są na dwa bloki, z których dziobowy mieści centrum dowodzenia operacjami i pomieszczenia mieszkalne, zaś rufowy

Sirio podczas prób morskich. Dobrze widać miejsce na armatę OTO Melara, dziobowe działko wodno-pianowe i prawoburtową armatę kal. 25 mm.

Korweta *Sirio*
Wygląd okrętu z okresu prób morskich 2002 r.



Rys.: Tomasz Grotnik

obejmuje komin oraz hangar dla śmigłowca, częściowo rozsuwany teleskopowo. Lądowisko na rufie umożliwia przyjmowanie śmigłowców typu AB-212 lub większych typu NH 90.

Uzbrojenie okrętów jest raczej symboliczne i w jego skład wchodzą tylko dwie armaty OTO Melara-Oerlikon kal. 25 mm L/80, ustawione po obu burtach, obok podstawy masztu dziobowego. Planowana początkowo dziobowa armata uniwersalna OTO Melara kal. 76 mm L/62 nie została zainstalowana ze względów oszczędnościowych, podobnie jak jej system kierowania ogniem. Na dachu pomostu bojowego znajduje się tylko podest pod radar kierowania ogniem, a na pokładzie dziobowym podbudowa pod armatę.

W zasadzie okręt nie spełnia także wymagań technik „stealth" ze względu na kształt nadbudówek i pozostawienie większości wyposażenia pokładowego bez żadnych osłon. Nawet kluzy kotwiczne są tradycyjne i nie zostały wpuszczone w poszycie burtowe. Wydaje się jednak, że w wypadku tych jednostek stosowanie technik „stealth" byłoby znaczną przesadą, utrudniającą nawet wykonywanie niektórych zadań.

PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Typ 'COSTELLAZIONI DUE'	
Wyporność bez zapasów	1280 ts
Wyporność pełna	1518 ts
Wymiary	jak typ 'Comandanti'
Zanurzenie (kadłub)	3,40 m
Moc napędu	8640 kW (11 750 KM)
Prędkość maksymalna	22 w.
Zasięg	3300 Mm przy 17 w. lub 6000 Mm przy 12 w.
Załoga (pomieszczenia)	70 ludzi

System dowodzenia jest znacznie uproszczony i sprowadza się właściwie do zintegrowanego systemu nawigacji i łączności, z łączem automatycznym Link 11. Wyposażenie elektroniczne obejmuje radar dozoru ogólnego Alenia Marconi typu MM/SPS-791 i radar nawigacyjny Alenia Marconi typu MM/SPN-753B pracujący w paśmie „I" i mający przystawkę antykolizyjną ARPA.

Okręty patrolowe typu 'Costelazzioni Due' wyposażone są w dwa przeciwpożarowe działka wodno-pianowe o dużej wydajności wody na godzinę. Ulokowane są one na pokładzie dziobowym i na dachu hangaru. Do zwalczania zanieczyszczeń naftowych z powierzchni morza przewidziano specjalne bariery pływające oraz zapasy odpowiednich środków chemicznych.

PODSUMOWANIE

Typ 'Comandanti'

Okręty typu 'Comandanti' – mimo ich skromnego uzbrojenia – można z powodzeniem sklasyfikować jako korwety patrolowe, doskonale nadające się do prowadzenia efektywnych działań w strefach konfliktów zbrojnych o małej intensywności, jakie coraz częściej mają miejsce po zakończeniu okresu zimnej wojny. Korwety

Wodowanie szybkiej łodzi pościgowo-inspekcyjnej z pokładu okrętu patrolowego typu 'Costelazzioni Due'.

Podstawa armaty kal. 25 mm na okręcie typu 'Costelazzioni Due' podczas rutynowej obsługi (lufa została zdemontowana dla okresowego przeglądu).

Pulpit operatorski w CMK na jednostce typu 'Costelazzioni Due'.

Sirio w czasie wykonywania zwrotu przy dużej prędkości. Dobrze widoczna jest bryła nadbudówki dziobowej z dużymi oknami pomostu bojowego.

te mogą wykonywać wiele różnorodnych misji, odciążając tym samym od tych zadań cenne okręty bojowe pierwszej linii, nieliczne i bardzo kosztowne w utrzymaniu. Korwety typu 'Comandanti' są relatywnie nieskomplikowanymi okrętami i mają względnie nieliczne załogi. Skutkuje to niskim kosztem utrzymania jednostek w ruchu, szczególnie dzięki zastosowaniu ekonomicznych silników wysokoprężnych jako napędu głównego. Dodatkowo ich wartość operacyjną podwyższa dobra dzielność morska i zdolność do długotrwałego przebywania w strefie działań. Przestronne i dobrze wyposażone pomieszczenia mieszkalne mają korzystny wpływ na sprawność i gotowość bojową załóg przebywających w morzu przez dłuższy czas bez zawijania do portu. Nie bez znaczenia jest także możliwość swobodnego zaokrętowania dodatkowego personelu specjalistycznego.

Okręty mają również pewne możliwości aktywnego zwalczania uzbrojonego przeciwnika za pomocą armaty automatycznej OTO Melara kal. 76 mm L/62 dzięki nowoczesnemu systemowi dowodzenia i kierowania ogniem oraz zestawowi urządzeń obserwacji technicznej. Zintegrowany system łączności zapewnia ścisłą współpracę z innymi jednostkami pływającymi, samolotami i śmigłowcami oraz z brzegowymi centrami dowodzenia. Ważną rolę ma do spełnienia uzbrojony śmigłowiec pokładowy. Utrzymanie śmigłowca w stałej gotowości bojowej umożliwia hangar i warsztat pokładowy. Śmigłowce na okrętach bez hangaru narażone są na niszczące działanie środowiska i nie można w praktyce realizować na takiej jednostce żadnych poważniejszych napraw tych maszyn.

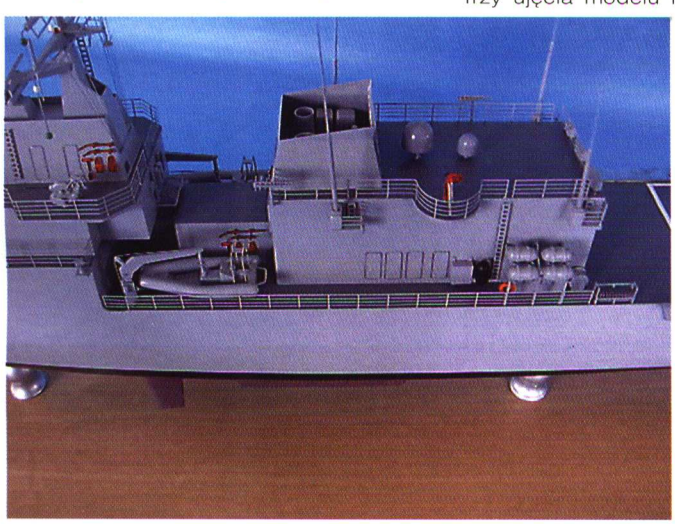
Dodatkowo same okręty mogą być łatwo doposażone w nowe systemy uzbrojenia.

Typ 'Costelazzioni Due'

Podobne do powyższych uwagi dotyczą także okrętów patrolowych strefy wyłączności gospodarczej (OPV) typu 'Costelazzioni Due'. Są one jednak skonfigurowane jako typowe okręty patrolowe i właściwie zupełnie nie nadają się do udziału w jakichkolwiek działaniach bojowych i starciach z uzbrojonym przeciwnikiem. Podkreślić należy, że budowa obu omawianych typów okrętów ma sens dla marynarki wojennej takiej jak włoska Marina Militare, dysponującej ponadto całą flotą dobrze uzbrojonych pełnomorskich okrętów bojowych pierwszej linii. Zdają sobie z tego sprawę także i projektanci korwet typu 'Comandanti'. Koncern Fincantieri oferuje obecnie na rynku światowym dozbrojoną wersję tych jednostek z czterema silnikami MTU typu 16V1163 w kombinowanym układzie CODAD, zapewniającym prędkość rzędu 29 w. przy wyporności pełnej 1670 ts. Ponieważ graniczna wyporność dla omawianego kadłuba wynosi 1890 ts konstruktorzy mają jeszcze duże możliwości oferowania tych okrętów w różnorodnych konfiguracjach, uzbrojonych w rakiety przeciwlotnicze i przeciwokrętowe, a także w broń do zwalczania okrętów podwodnych, uzyskując w ten sposób pełnowartościowe korwety zdolne do służby w pierwszej linii.

Źródła ilustracji: JFS, Fincantieri, NAFO, Marina Militare, Almanacco Navale, Internet, Combat Fleets.

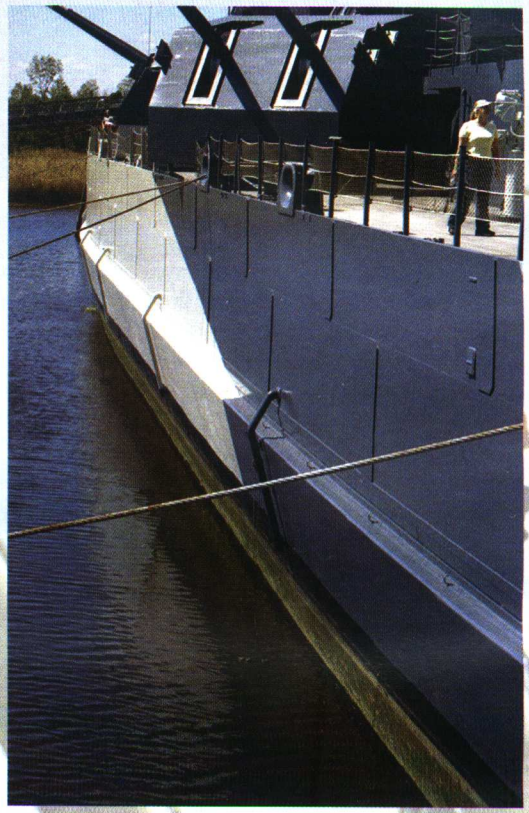
Trzy ujęcia modelu redukcyjnego okrętu patrolowego typu 'Costelazzioni Due'.



Tadeusz Klimczyk

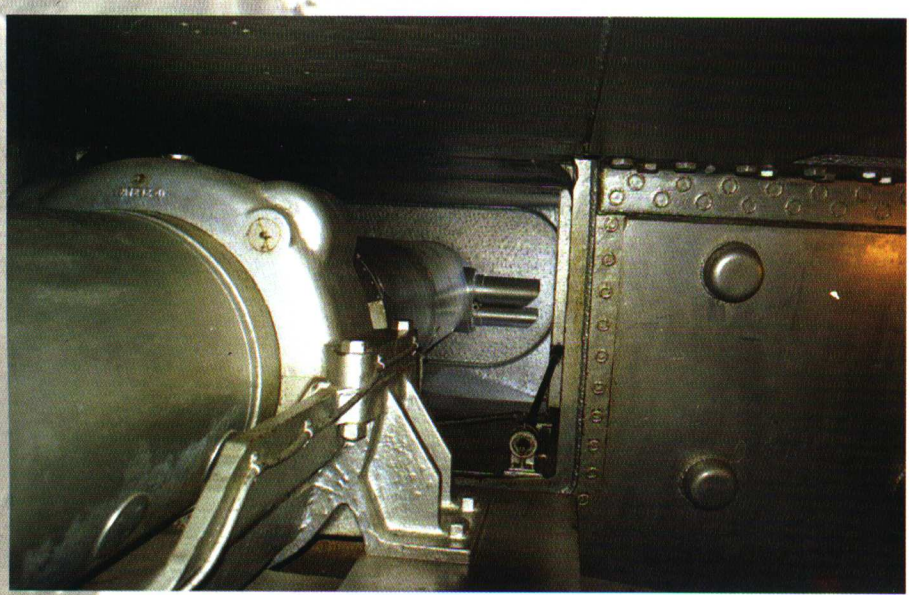
Na pokładzie pancernika *North Carolina*

W epoce internetu fotografowanie okrętów-muzeów staje się jałową czynnością. Prawie każdy z nich ma swoją stronę, na której można go dokładnie zwiedzić nie ruszając się od komputera. Coraz bardziej popularne stają się wirtualne wycieczki po okrętach, gdzie za pomocą specjalnych programów możemy obejrzeć wybrane pomieszczenia w perspektywie pełnych 360°. Dlatego ten fotoreportaż z pancernika *North Carolina*, zacumowanego w Wilmington w stanie Karolina Północna pokazuje miejsca, na które zazwyczaj nie zwraca się uwagi.

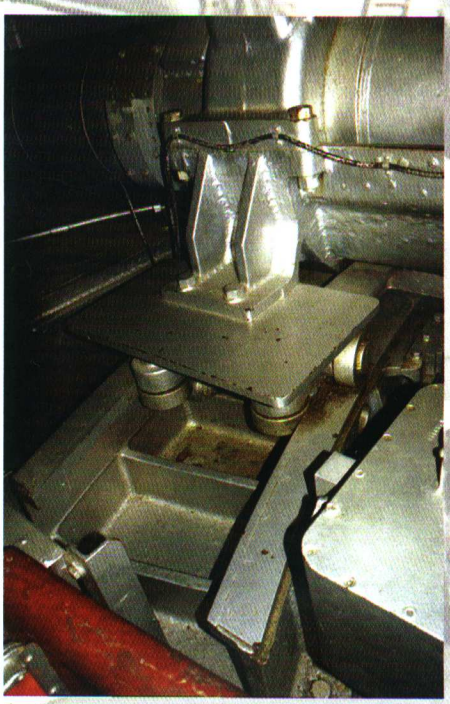


Pancernik *North Carolina* (oraz bliźniaczy *Washington*) był ostatnim w USA okrętem tej klasy, na którym można było zobaczyć pancerz burtowy (305 mm). Kolejne jednostki US Navy nosiły go wewnątrz kadłuba jako element systemu obrony przeciwtorpedowej.

Rzadka okazja do spojrzenia w głąb oka dalmierza wieży armat kal. 406 mm.

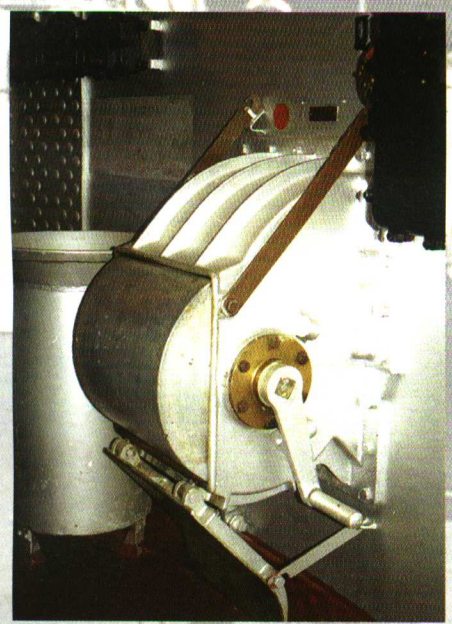


To samo miejsce widziane z wnętrza wieży.



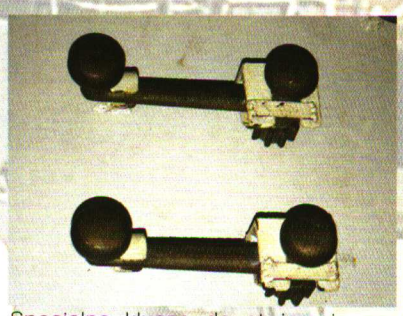
A tu zagadka. Z konstrukcji podstawy dalmierza wygląda na to, że można było go przesunąć o kilka stopni...

Widok na dziobowe wieże artylerii głównej oraz bryłę pomostu dowodzenia.



Śluza do transportowania ładunków prochowych z magazynu do pomieszczenia podajników (a w zasadzie do stacji pośredniej – transport był dwustopniowy). Urządzenie to było zawsze szczelne – przekręcenie zasuwy otwierało pojemnik na jedną lub drugą stronę grodzi bez utraty szczelności ogniowej.

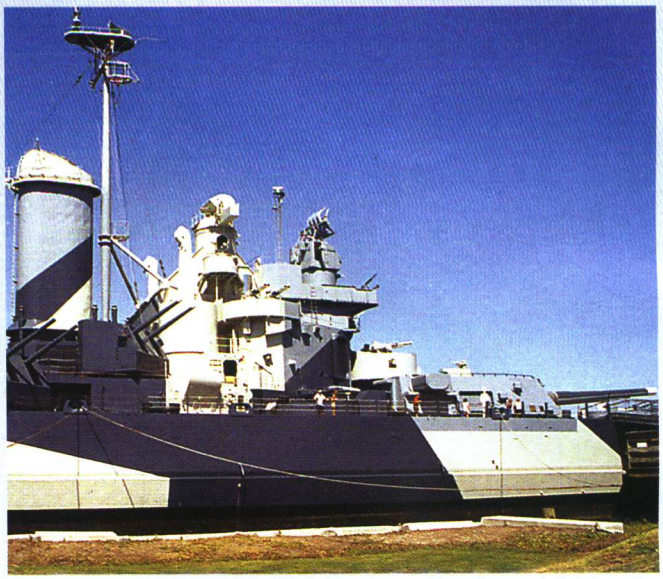
Skład pojemników z ładunkami prochowymi.



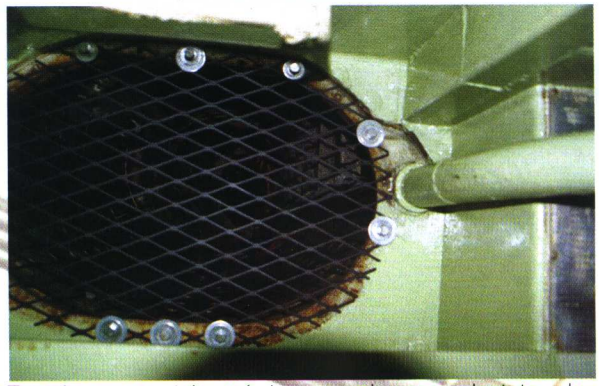
Specjalne klucze do otwierania pojemników z ładunkami prochowymi.

Widok na wieko pojemnika i miejsce, gdzie wkładano klucz.

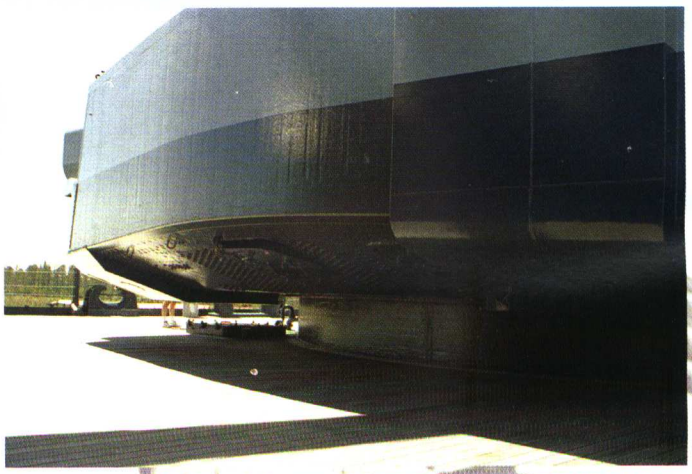
Widok na część dziobową śródokręcia.



Widok na część rufową śródokręcia.

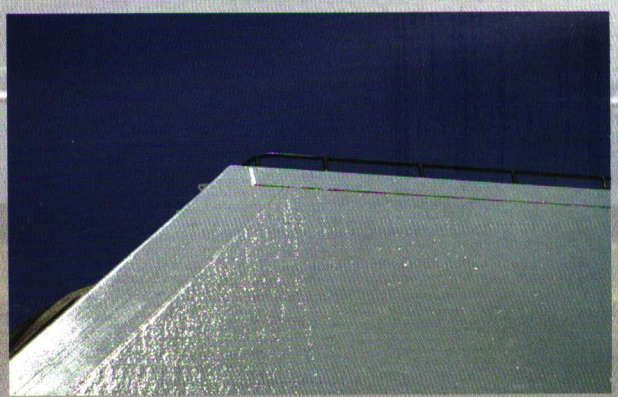


To zdjęcie niewiele mówi swym obrazem. Jest to właz do pancernej tuby komunikacyjnej, łączącej centralę artyleryjską z pancerną cytadelą pod pomostem okrętu. Wewnątrz tej grubej na 356 mm rury biegły kable z dalmierzy i dalocelowników oraz niewielka drabinka. Obok grubych wiązek z ledwością mógł się przecisnąć człowiek. Podczas akcji bojowej, kiedy zamykano wszystkie włazy w pokładach było to jedyne miejsce dostępu do cytadeli pancernej, traktowane także jako awaryjna droga ewakuacyjna. Drugi taki szyb biegł od centrali do dziobowego stanowiska kierowania ogniem.



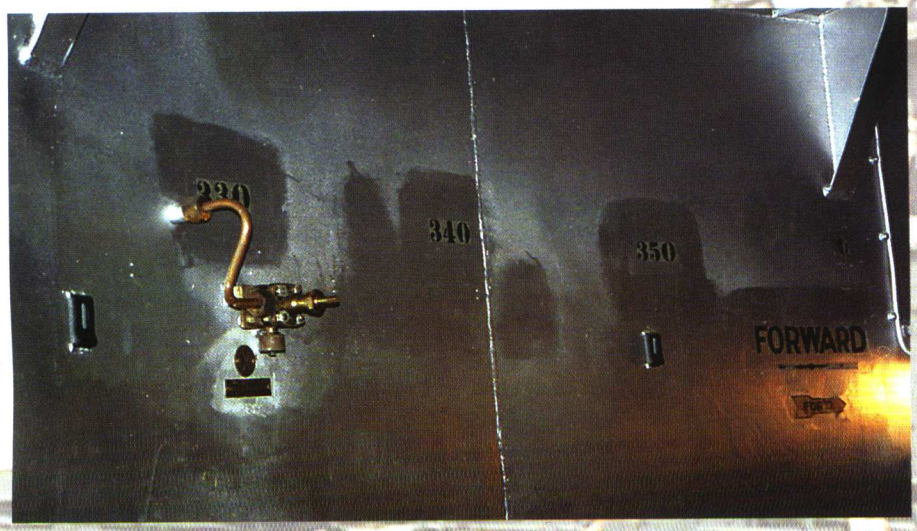
Widok na podcięcie wieży armat kal. 406 mm z włazem ewakuacyjnym. Konstrukcja na prawej stronie tylnej ściany wieży to szyb wentylacyjny.

Kolejne zdjęcie–zagadka. Właz wiodący przez pokład główny pokazuje przekrój pancerza poziomego pancernika. Wedle fachowych źródeł składał się on z płyty 91 mm (po bokach kadłuba) lub płyty 104 mm (w centrum) położonej na 36 mm płycie stanowiącej element konstrukcyjny kadłuba. Tymczasem z tego zdjęcia wynika, że pancerz ten składał się faktycznie z dwóch płyt tej samej grubości (co nigdy nie odpowiadało odporności płyty jednolitej). Z drugiej strony – na ukośnym cięciu pokładu po bokach włazu dwupłytowość zanika! Trzecia, dolna warstwa widoczna na zdjęciu jest fragmentem kołnierza włazu i może sugerować obecność trzeciej płyty. Tymczasem cienki podkład pod pancerz jest widoczny w lewym rogu włazu.



Widok łączenia czołowej płyty wieży artylerii głównej (406 mm grubości) z płytą dachową (178 mm).

North Carolina jest pancernikiem spoczywającym na bagnach! Przez lata sztucznie wydrenowane miejsce postoju okrętu położone w korycie rzeki zostało całkowicie wypełnione naniesionym mułem. Dopiero podczas odpływu widać, że okręt nie mógłby ruszyć się z miejsca.



To zdjęcie przedstawia wnętrze pomieszczenia podajników amunicyjnych, ulokowane na samym dnie okrętu pod jedną z dziobowych wież armat kal. 406 mm. Podajniki obracały się wraz z wieżą, stąd na ścianach oznaczono dziób okrętu (forward) oraz kąty obrotu wieży. W pomieszczeniu przypominającym wysoką studnię obsługa traciła poczucie kierunków.

WSZYSTKIE FOTOGRAFIE: TADEUSZ KLIMCZYK

Rufowa wieża armat kal. 406 mm.

Szwedzkie rakiety przeciwokrętowe RBS-15

Marcin Chała
Dariusz Czajkowski

Pojawienie się przeciwokrętowych kierowanych pocisków rakietowych (pokpr) zmieniło obraz współczesnych wojen morskich. Użycie ich nie tylko zwiększyło odległości na jakich toczą się potyczki, ale również skróciło do minimum czas ich trwania. Zupełnym novum stał się też fakt, że nosicielami tej groźnej broni, która może decydować o losie bitew mogły zostać nie tylko okręty o dużej wyporności, ale również niewielkie szybkie jednostki oraz samoloty lotnictwa morskiego i taktycznego, a także śmigłowce. Ponieważ dysponują one o wiele większymi zdolnościami manewrowymi i prędkościami, skuteczny atak może zostać wykonany z dużo większej odległości i w sposób bardziej skryty.

Pociski przeciwokrętowe wykorzystane zostały do tej pory w wielu konfliktach lokalnych i bardzo zmieniły wcześniejsze poglądy taktyków na współczesną wojnę morską. Przyczyniły się do uszkodzenia lub zatopienia 12 okrętów wojennych i ponad 200 jednostek cywilnych w przeciągu ostatnich 30 lat.

Wydarzeniem milowym obrazującym potęgę nowego uzbrojenia i świadczącym, że należy je traktować poważnie był epizod konfliktu arabsko-izraelskiego (wojna sześciodniowa), który miał miejsce 21 października 1967 roku. Wtedy to pokpr produkcji radzieckiej P-15 (ozn. NATO: SS-N-2A 'Styx'), wystrzelony z egipskiego ścigacza rakietowego, również radzieckiej produkcji (projektu 183R, ozn. NATO: 'Komar'), zatopił izraelski niszczyciel *Eilat* (ex- bryt. *Zealous*, typ 'Z' z końcowego okresu II wojny światowej). Wydarzenie to wstrząsnęło środowiskiem wojskowych taktyków i strategów, gdyż pokazało dobitnie, że dotychczasowe scenariusze bitew morskich muszą ulec całkowitej zmianie. Na scenie pojawiły się oto małe zwrotne jednostki uzbrojone w bardzo groźną i niebywale skuteczną broń. Szybko zrozumiano, że ów dzień stał się punktem zwrotnym w historii konfliktów morskich i będzie początkiem swoistego wyścigu w dziedzinie rozwoju tego typu broni.

Następne wojny lokalne potwierdziły możliwości nowej broni. W dniu 13 maja 1970 roku została zatopiona kolejna jednostka izraelska. Natomiast podczas konfliktu indyjsko-pakistańskiego pod koniec 1971 roku zanotowano już 12 odpaleń tychże rakiet, w wyniku czego zatopiono pakistański niszczyciel *Khaibar* (ex *Cadiz*, bryt. typ 'Battle'), trałowiec *Muhafiz*, kilka jednostek handlowych oraz uszkodzono niszczyciel *Shah Jahan* (ex- bryt. *Charity*, typ 'Ch').

Kolejnym konfliktem, w którym użyto rakiet przeciwokrętowych był konflikt falklandzki. Podczas jego trwania dwie brytyjskie jednostki zatopione zostały przez francuskie pociski rakietowe AM 39 *Exocet*, odpalone tym razem przez startujące z lądu argentyńskie samoloty *Super Étendard*. Był to pierwszy w historii wojen morskich atak na jednostkę pływającą przy pomocy pokpr wystrzelonego z powietrza. Podczas tego konfliktu 12 czerwca 1982 roku miało miejsce jeszcze jedno bardzo ważne zdarzenie w historii wojen morskich. W dniu tym pocisk MM 38 *Exocet* wystrzelony z mobilnej wyrzutni lądowej, uszkodził brytyjski niszczyciel rakietowy *Glamorgan*.

Największe „żniwo" pokpr zebrały podczas wojny iracko-irańskiej w latach 1980-1988. Brytyjskie towarzystwo ubezpieczeniowe Lloyd's zanotowało wtedy ponad 286 ataków rakietowych na 260 statków przepływających przez cieśninę Ormuz lub znajdujących się już na wodach Zatoki Arabskiej. W ich wyniku zatopiono około 20 jednostek, a ponad 150 zostało uszkodzonych.

Mimo że Szwecja nie brała udziału w żadnym współczesnym konflikcie lokalnym z powodu swojej neutralności, nie przestała jednak modernizować własnej armii i ciągle rozwija nowe rodzaje uzbrojenia. Doświadczenia tego kraju na polu konstrukcji przeciwokrętowych pocisków kierowanych sięgają końca II wojny światowej.

Pierwszą serię szwedzkich pocisków kierowanych zaprojektowano i wyprodukowano w oparciu o rozwiązania zastosowane w niemieckich pociskach V-1. Pierwsze pomyślne odpalenie rakiety nastąpiło w roku 1947, a już w 1956 jako Rb 08 przyjęto ją na uzbrojenie dwóch niszczycieli typu *Halland*.

Przedstawicielem najnowszej generacji przeciwokrętowych kierowanych pocisków rakietowych jest prezentowany w niniejszym artykule szwedzki pocisk z rodziny RBS-15.

HISTORIA

RBS-15 Mk1 i jej wersje, w tym eksportowe

Prace nad tym pociskiem zapoczątkowane zostały w roku 1979, kiedy to szwedzkie siły powietrzne, marynarka wojenna oraz siły obrony wybrzeża zgłosiły potrzebę nabycia wspólnego systemu rakietowego, który by zastąpił starzejące się pociski Rb 08.

W trakcie prac studyjnych nad nowym pociskiem założono, że ma on się charakteryzować dużym zasięgiem oraz zdolnością zwalczania celów z równie wysokim prawdopodobieństwem zarówno na otwartych wodach Morza Bałtyckiego, jak też na akwenach przybrzeżnych. Dla Szwecji zwłaszcza ta druga cecha była szczególnie istotna z powodu posiadania bardzo dobrze rozwiniętej linii brzegowej oraz istnienia niemal 24 tys. wysp różnej wielkości na jej wodach przybrzeżnych. Wymaganie to stanowiło wielkie wyzwanie zarówno dla projektantów, jak i programistów firmy SAAB.

Szwedzkie ministerstwo obrony, a dokładniej logistyka marynarki wojennej (FMV) podjęły decyzję by w pracach nad nowym pociskiem wykorzystać elementy wcześniej opracowanych pocisków klasy „powietrze-woda" typu Rb 04E.

W lipcu 1979 roku FMV wybrało ostateczny „kształt" RBS-15 i złożyło zamówienie w firmie Saab Bofors Missile Corporation (SBMC) warte 600 mln SEK, z jednoczesnym zobowiązaniem, że to właśnie ona będzie głównym wykonawcą nowych rakiet.

Produkcja pocisku ruszyła pełną parą od chwili, gdy zostały wstrzymane prace nad dwoma in-

HMS *Zealous* późniejszy izraelski niszczyciel *Eilat*.

nymi pociskami („powietrze-powietrze" RBS 72 oraz „powietrze-ziemia" B 83).

Wstępnie rozważano budowę nowych pocisków tylko w wersji „woda-woda", jednakże bardzo szybko podjęto decyzję o rozszerzeniu zamówienia na wersje „powietrze-woda" oraz „ziemia-woda".

W roku 1982 FMV ostatecznie postanowiło zakontraktować wersję odpalaną z powietrza, której nadano oznaczenie RBS-15F. Od tego czasu Saab Bofors Dynamic (obecnie SAAB Dynamic) jest odpowiedzialny za całokształt programu RBS-15, w tym również za negocjacje dotyczące zakupu wersji przeznaczonej dla baterii brzegowych, znanej pod oznaczeniem RBS-15K.

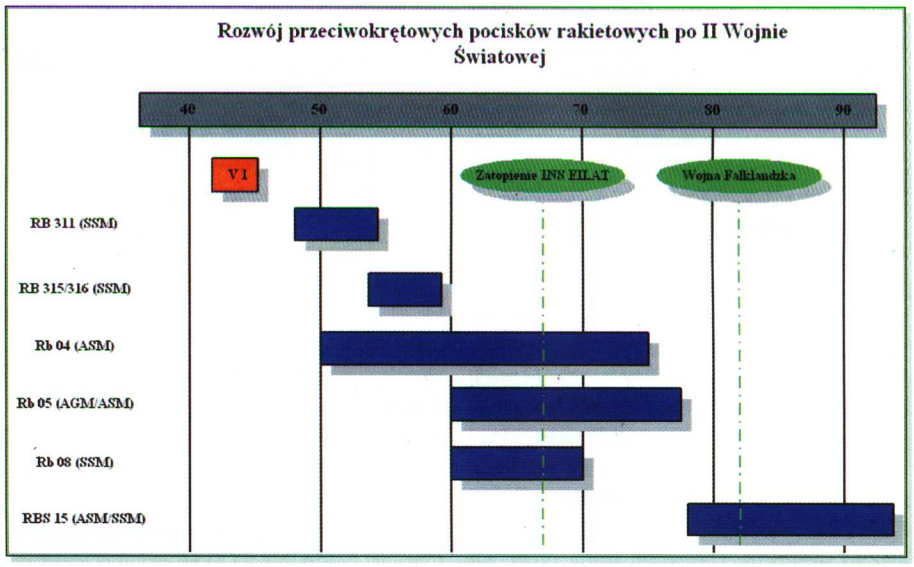
Próbne odpalenia – ze ścigacza rakietowego typu *Norrköping* – rozpoczęto już w połowie 1982 roku. Prace nad pociskiem zakończono ostatecznie dwa lata później i pod oznaczeniem RBS-15M wszedł on na uzbrojenie szwedzkich okrętów nawodnych.

Pierwsza morska wersja omawianego pocisku nosiła oznaczenie RBS-15 M-1. Została ona zastąpiona w latach 1985-1991 wersją RBS-15 M-2, a ta z kolei w okresie 1990-1995 wersją RBS-15 M-3.

W czerwcu 1983 roku Finlandia stała się pierwszym zagranicznym użytkownikiem rakiet RBS-15, składając zamówienie na bliżej nie określoną liczbę pocisków z przeznaczeniem na uzbrojenie swoich czterech ścigaczy typu *Helsinki*. Kolejne zamówienie ze strony Finlandii opiewające na kwotę 170 mln USD, zostało złożone w roku 1987 i dotyczyło dostarczenia pocisków przeznaczonych na uzbrojenie czterech ścigaczy rakietowych typu *Rauma*, nosiły one oznaczenie RBS-15 SF-1. W tym samym roku dostarczono Finom również wersję odpalaną z lądu (RBS-15 SF-2). Nosicielami tych pocisków zostały pojazdy ciężarowe produkowane przez krajowy koncern Sisu. W baterii tej wykorzystano takie same wyrzutnie (kontenery startowe), jak w modelu RBS-15M.

Oprócz Finlandii rakietami RBS zainteresowała się również ówczesna, jeszcze nie podzielona Jugosławia. Pociski przeznaczone dla tego kraju miały oznaczenie RBS-15B.

Wszystkie wyżej wymienione wersje stanowiły odmiany podstawowej wersji Mk1.



RBS-15 Mk2

W latach 80. ubiegłego wieku rozpoczęto prace studyjne nad opracowaniem nowej, rozwojowej wersji pocisku.

21 kwietnia 1994 roku szwedzkie ministerstwo obrony złożyło zamówienie opiewające na kwotę 500 mln SEK (865 mln USD) na opracowanie wersji Mk2. Jednocześnie ogłoszono, że wszystkie wykorzystywane przez siły zbrojne Szwecji pociski zostaną zmodyfikowane do tego standardu.

Pierwsze odpalenie nowej wersji pocisku (Mk2) nastąpiło w roku 1998, przy czym próby nowej główki radiolokacyjnej trwały już od września 1997 i prowadzone były – co ciekawe – w Republice Południowej Afryki. Podczas prac nad nią zakładano, że będzie ona w pełni kompatybilna ze starszymi wersjami pocisku, lecz jako priorytet założono jej użycie w rakiecie nowej generacji, późniejszej Mk3.

Modernizacja pocisków prowadzona była w latach 1999-2002. Jej celem było przedłużenie okresu używalności (resursu) na następne 10-20 lat.

Modernizacja pocisków do standardu Mk2 dotyczyła:

- poprawy odporności na środki WE (Walki Elektronicznej, poprzednio używano symbol WRE – Walka RadioElektroniczna) stosowane przez przeciwnika,
- redukcję widma w podczerwieni,
- zmniejszenie skutecznej powierzchni odbicia (SPO) pocisku,
- ulepszenie głowicy bojowej.

Pierwsze odpalenie pocisku RBS-15 Mk3a.

RBS-15 Mk3

Jednocześnie rozpoczęto badania nad pociskiem nowej generacji – późniejszej Mk3 – opartym na sprawdzonej już rakiecie RBS-15. Co ciekawe, była to wyłącznie inicjatywa firmy SAAB (nie złożono zamówienia rządowego ani nawet nie wspomniano oficjalnie o potrzebie prac nad nowym pociskiem), tym samym wszelkie koszty poniesione w ramach tychże robót obciążyły budżet szwedzkiej firmy. Posunięcie to związane było z rozpoczynającym się w Wielkiej Brytanii, Francji i Włoszech wspólnym programem budowy fregat – Project 'Horizon' Common New-Generation Frigate (CNGF). Szwedzka firma chciała zainteresować wspomniane kraje swoim nowym pociskiem jako nowocześniejszą alternatywą dla amerykańskich pocisków z rodziny *Harpoon*. Po wycofaniu się w 1999 roku Wielkiej Brytanii z tego programu (ta wkrótce przystąpiła do realizacji niszczycieli rakietowych typu 45, zw. też typem *Daring*), międzynarodowe zainteresowanie wspomnianym pociskiem spadło. Na szczęście mniej więcej w tym samym czasie szwedzka marynarka wojenna zgłosiła potrzebę nabycia nowoczesnego pocisku przeciwokrętowego.

Wersja ta, docelowo określona jako Mk3, miała być wersją rozwojową wcześniejszej rakiety (Mk2). Wykorzystując ten sam układ naprowadzania i kontroli jak również tę samą wersję oprogramowania, miała dysponować znacznie większym zasięgiem, ulepszoną zdolnością rozróżniania (selekcji) celów oraz poprawioną odpornością na zniszczenie – poprzez stosowanie bardzo niskiego pułapu lotu, nagłych manewrów i przyspieszania w ostatniej fazie ataku.

Podczas projektowania pocisku RBS-15 Mk3 uwzględniono trzy podstawowe scenariusze działań:

- starcie na otwartych akwenach – wykorzystując krótki okres przygotowania do odpalenia oraz duży zasięg strzelania możliwe jest zaatakowanie przeciwnika samemu pozostając niewykrytym,

– starcie na wodach przybrzeżnych – wykorzystanie inteligencji układu naprowadzania oraz bardzo dobrej zdolności rozróżniania celów znajdujących się blisko przeszkód lub na tle brzegu do skutecznego ich niszczenia,
– atak na cele lądowe – zastosowanie modułu GPS zapewnić ma równie dużą dokładność, jak przy ataku na cele morskie.

24 września 1999 roku SAAB Dynamic oraz niemiecki Bodenseewerk Gerätetechnik GmbH (BGT) podpisały memorandum, na mocy którego wybrano pocisk RBS-15 Mk3 jako główne uzbrojenie nowo planowanych korwet typu K-130 (zwanych też – już po wybraniu nazw – typem *Braunschweig*). Jednocześnie ogłoszono, że BGT będzie głównym wykonawcą zlecenia w przypadku zamówień na szerszą skalę przez Deutsche Marine.

Pociski RBS-15 Mk3 wybrane zostały również na uzbrojenie chilijskich fregat programu 'Tridente' (jednakże na początku 2002 r. program ten prawie wstrzymano, ze względu na trudności finansowe strony chilijskiej, obecnie jest już nieaktualny).

OPIS POCISKU RBS-15M, K i F

Pocisk ma wydłużony kształt o przekroju cylindrycznym z ostrołukowym nosem. Wyposażony jest w usterzenie typu delta w układzie kaczka i konfiguracji krzyżowej oraz cztery składane stateczniki ze ściętymi końcówkami. W części końcowej rakiety znajdują się dwa pionowe stateczniki, przeznaczone do stabilizowania jej lotu w czasie pracy silników startowych.

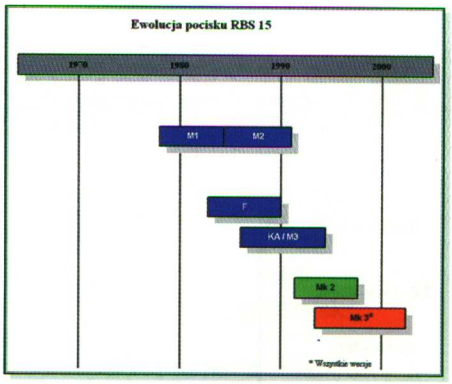
Na górnej części pocisku znajdują się dwa wsporniki, które spełniają dwojaką rolę, w wersji „powietrze-woda" służą one do podczepienia do pylonu samolotu, natomiast w wersji „woda-woda" wraz ze specjalną szyną prowadzącą – umieszczoną wewnątrz kontenera startowego – tworzą prowadnicę zapewniającą prawidłowe zejście pocisku z wyrzutni.

Wewnętrznie rakietę podzielono na pięć sekcji. Patrząc od przodu są to:
– sekcja naprowadzania,
– sekcja elektroniki,
– sekcja głowicy bojowej,
– sekcja zbiorników paliwa,
– sekcja napędowa.

Ostatnia sekcja pocisku zakończona jest odłączanym stożkiem ogonowym, do którego przytwierdzone są wspomniane wcześniej stabilizatory.

W sekcji naprowadzania znajduje się monopulsowa głowica poszukująca opracowana przez

Mobilna wyrzutnia pocisków RBS-15 Mk2.



firmę Celsius Tech (były Philips Elektronik Industries) o nazwie 9GR400, pracująca w paśmie J (12-18 GHz). Jej zakres przeszukiwania wynosi ±30° w azymucie oraz ±15° w elewacji.

Zainstalowanie szerokopasmowego radaru o zmiennej częstotliwości z cyfrowym przetwarzaniem zapewnia pociskowi wysoką odporność na środki walki elektronicznej (WE) przeciwnika.

Główka poszukiwawcza dysponuje dwoma trybami pracy, które mogą być wybrane przez operatora:
– aktywny,
– aktywno/pasywny.

W następnej sekcji znajduje się autopilot, system elektropneumatycznych serwomotorów, wysokościomierz wykorzystujący falę ciągłą o modulacji częstotliwościowej oraz jednostka logiczna, obsługująca zarówno łącze danych pocisku, jak też układy autodiagnostyczne. Odpowiada ona również za uruchamianie (aktywowanie) pneumatycznych i pirotechnicznych układów pocisku. Wszystkie te podsystemy produkowane są przez firmę SAAB Missile.

W środkowej części pocisku znajduje się głowica bojowa o masie 200 kg. Większość obecnie produkowanych pokpr dysponuje głowicą bojową o zbliżonej masie i tak np. amerykański RGM-84 *Harpoon* – 227 kg, francuski MM 40 *Exocet* – 165 kg, europejski Otomat *Teseo* Mk 2 – 210 kg, rosyjski Ch-35 *Uran* (3M-24, ozn, NATO: SS-N-25 'Switchblade') – 145 kg. Domyślnie głowica ta zawiera ładunek burzący (HE primary) z wymuszoną fragmentacją. Jednakże firma SAAB umożliwia potencjalnemu klientowi wybór rodzaju głowicy. Wersja przeznaczona dla Marynarki Wojennej RP miała według wstępnego zamówienia zawierać ładunek wybuchowy o nazwie HBX-3 (High Brisance Explosives – ładunek kruszący). Jest to połączenie 31% RDX (cyklotrimetylotrinitramina – $C_3H_6N_6O_6$, inaczej heksogen lub cyklanit), 29% TNT (trójnitrotoluen), 35% sproszkowanego aluminium oraz 5% desynsybilizatora. HBX-3 charakteryzuje się wysoką prędkością spalania – równą w przybliżeniu 7500 m/s, oraz wyższą w stosunku do TNT mocą wybuchu (moc wybuchu HBX-3 jest równa 1,68 mocy TNT), jest ona dodatkowo całkowicie odporna na działanie wody oraz na uderzenia o sile odpowiadającej upadkowi z wysokości 12 m. Wybuch głowicy inicjowany jest przez zapalnik uderzeniowy z dodatkowo zaimplementowaną funkcją zbliżeniową.

Poza opisaną wyżej głowicą bojową w środkowej części pocisku znajduje się zbiornik paliwa bazującego na parafinie – o oznaczeniu JP-5[1].

W tylnej części pocisku znajduje się turboodrzutowy silnik Microturbo TRI 60-1 Model 077. Jest to silnik mający trójstopniową sprężarkę osiową oraz jednostopniową turbinę o zmiennym ciągu. Charakteryzuje się następującymi parametrami – masa 54 kg, długość 695 mm i szerokość 330 mm, zaś wytworzony ciąg sięga ciąg 3,74 kN.

Dodatkowo pociski odpalane z okrętów oraz z wyrzutni brzegowych doposażone są w dwa silniki startowe na stały materiał pędny (zapas 60 kg) o masie 82 kg każdy, umieszczone pod kątem 19° od osi pocisku, a wyprodukowane przez Atlantic Research Corporation (ARC). Zadaniem ich jest nadanie pociskowi prędkości podróżnej (przelotowej).

Pocisk Mk1 i Mk2 jest przechowywany i odpalany z lekkiego kontenera-wyrzutni o masie 750 kg (pusty) lub 1540 kg (z pociskiem). Kontener produkcji Boforsa ma długość 4,5 m, wysokość 1 m i szerokość 1 m oraz wyposażony jest w podwójne pokrywy na obu końcach.

W prawej górnej części kontenera umieszczona została wspomniana już wcześniej szyna prowadząca, dlatego też pocisk w wyrzutni spoczywa „przekręcony" o kąt około 45°. Sama wyrzutnia

Wyrzutnie rakiet RBS-15 Mk3.

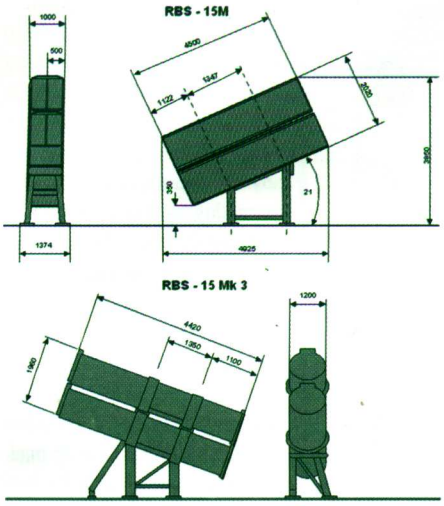
ustawiona jest pod kątem 21° w stosunku do pokładu jednostki. Możliwe jest stosowanie pojedynczej wyrzutni bądź blokowania ich w zespoły po dwie, jedna nad drugą. Taka konstrukcja ma wysokość 3,85 m.

System może się składać maksymalnie z czterech zblokowanych (podwójnych) wyrzutni (8 pocisków), panelu kontrolnego, komputera oraz jednostki zasilającej. Może być on obsługiwany przez jednego tylko operatora.

Całkowita masa takiego systemu z ośmioma pociskami wynosi w przybliżeniu 14,6 tony.

Dane odnośnie potencjalnych celów system może otrzymywać z czujników okrętowych bądź z czujników zewnętrznych znajdujących się na lądzie (inne radary), morzu (inne okręty) lub w powietrzu (samoloty A&W, czyli Airborne and Warning lub AWACS – Airborne Warning And Control System). Wyświetlane są one na ekranie

[1] Jest to standardowe, „trudnopalne" paliwo używane m.in. przez amerykańskie samoloty pokładowe.



Porównanie wyrzutni pocisków RBS-15M oraz RBS-15Mk3.

konsoli kierowania ogniem o wymiarach 56 x 60 x 25 cm. Zarówno konsola jak i komputer umieszczone są w Bojowym Centrum Informacji (BCI) okrętu-nosiciela.

Operator ma do wyboru trzy tryby operacyjne:
- tryb autodiagnozy,
- tryb symulacji,
- tryb walki.

W trybie walki system przygotowuje poszczególne podzespoły do odpalenia z automatycznym lub ręcznym wyborem celu, przygotowuje sam pocisk (ustawiając go w odpowiedniej gotowości bojowej), wypracowuje parametry taktyczne oraz ustala wielkość salwy.

Parametry taktyczne składają się z:
- wzorca przeszukiwania przez główkę radiolokacyjną,
- logiki selekcji celu,
- trajektorii lotu pocisku(ów).

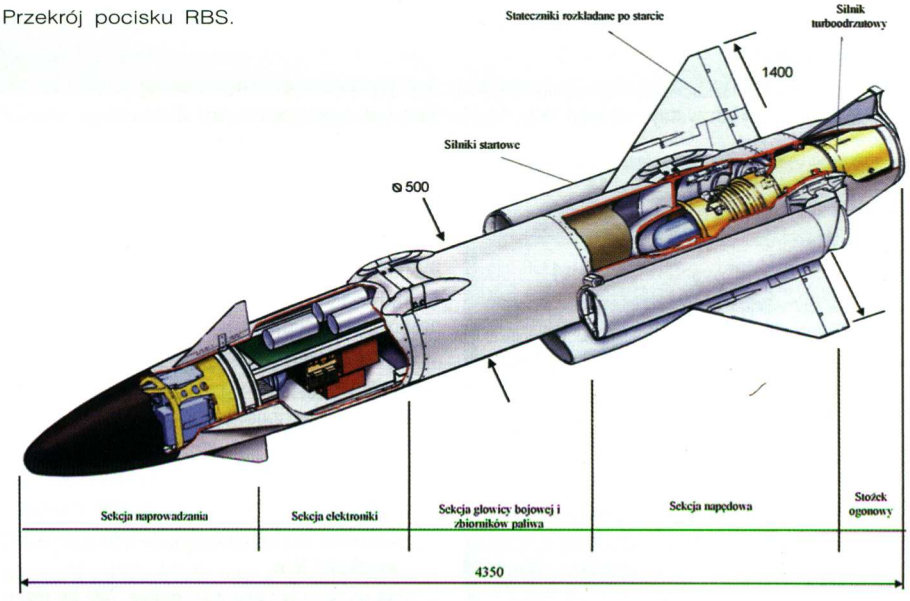
Przed rozpoczęciem strzelania można dokonać ręcznego wyboru dystansu jaki pocisk przebędzie na dużym pułapie podczas fazy „podróżnej" (przelotowej). Na podstawie tych danych, system jest w stanie skalkulować kurs pocisku, parametry głowicy poszukiwawczej oraz współrzędne punktu, w którym pocisk ma obniżyć swój lot i przejść tym samym do ostatniej fazy lotu – ataku.

Pociski odpalane są ręcznie, jednakże wybór pocisku oraz otwarcie pokrywy wyrzutni następuje już automatycznie. System automatycznie uruchamia silniki startowe (dopalacze), które pracują przez okres 3 sekund, po czym następuje ich odrzucenie (podczas prowadzenia ognia system jest w stanie skutecznie kompensować przechyły boczne okrętu, dochodzące do ok. 10°).

Po uzyskaniu przez pocisk maksymalnego zadanego pułapu następuje uruchomienie turboodrzutowego silnika marszowego. Następnie autopilot dokonuje korekty kursu, kierując pocisk po ustalonej trajektorii do pierwszego punktu zwrotu (waypointu) lub bezpośrednio do celu (w zależności od wcześniejszych ustaleń dokonanych przez operatora).

W czasie lotu pocisk wykorzystując układy nawigacji inercyjnej (w wersji Mk3 dodatkowo moduł GPS) porusza się zgodnie z wcześniej zaprogramowaną trasą omijając wyspy i inne przeszkody, przy czym po minięciu ostatniej z nich schodzi on na swój pułap „bojowy", po to by utrudnić potencjalnemu przeciwnikowi jego wykrycie. Gdy pocisk zbliży się na określoną odległość od przewidywanej pozycji celu uruchamiana zostaje główka radiolokacyjna i następuje zainicjowanie wcześniej ustalonego algorytmu przeszukiwania przestrzeni oraz selekcji celu. W momencie gdy główka radiolokacyjna namierzy wyselekcjonowany cel (co następuje po ok. 2 s), pocisk przechodzi do ostatniej fazy ataku i porusza się na wysokości grzbietów fal (tzw. Sea Skimming). Pułap ten w wersjach Mk1 i Mk2[2] jest z góry ustalany przed strzelaniem (najczęściej jest to przedział od 3 do 6 m) natomiast w wersji Mk3 będzie on na bieżąco korygowany za pomocą radiowego wysokościomierza tak by utrzymać pocisk nad grzbietami fal.

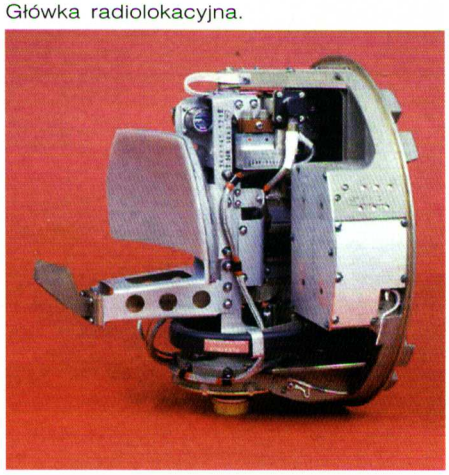
Przekrój pocisku RBS.



Przy wykonywaniu strzelania okręt musi iść takim kursem, by kąt pomiędzy nim a wybraną trajektorią lotu pocisku był nie większy niż 90°.

Najnowsza wersja Mk3 zewnętrznie różni się od wcześniejszych dodatkowymi składanymi skrzydełkami, tak ukształtowanymi by jak najbardziej obniżyć skuteczną powierzchnię odbicia pocisku. (wg danych producenta, SPO pocisku RBS-15 Mk3 wynosi mniej niż 1 m²). Zmieniony został również układ stabilizatorów, zastępując

Główka radiolokacyjna.



kombinacje dwóch ruchomych i dwóch nieruchomych powierzchni sterowych z przodu pocisku, czterema całkowicie ruchomymi powierzchniami w jego tylnej części. Obniżono również sygnaturę pocisku w podczerwieni poprzez zastosowanie nowej metody obróbki powierzchni, w efekcie czego obniżony został współczynnik nagrzewania aerodynamicznego. Dodatkowo zmniejszona została możliwość wykrycia pocisku wzrokowo poprzez zredukowanie wydzielania dymu przez silnik marszowy.

Wewnętrznie RBS-15 w wersji Mk3 został doposażony w całkowicie cyfrowego autopilota, cyfrowy układ nawigacji inercyjnej oraz w adaptacyjny układ wysokościomierza.

Jednocześnie w toku modernizacji pocisku wymieniony został dotychczasowy elektropneumatyczny układ serwomotorów na nowy w pełni elektryczny, produkowany przez firmę FHL. Wszystkie wprowadzone zmiany przyczyniły się do zwiększenia zapasu paliwa w porównaniu do wersji wcześniejszych. Przystępując do modernizacji pocisku projektanci postanowili iść o krok dalej w przystosowaniu rakiety do przełamywania obrony przeciwlotniczej przeciwnika i przeprojektowali układy główki radiolokacyjnej oraz całą konstrukcję pocisku tak by wytrzymał on manewry z przeciążeniami dochodzącymi do +8 g (jest to ewenement wśród obecnie wykorzystywanych pocisków przeciwokrętowych).

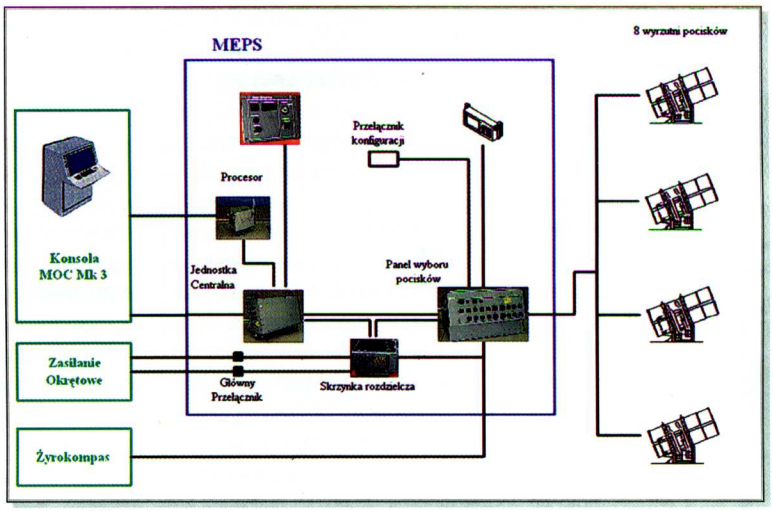
Różnicą, która najszybciej rzuca się w oczy w przypadku wersji Mk3 jest zmiana kształtu (przekroju) kontenera/wyrzutni z prostokątnego na owalny. Nowy kontener wyprodukowany przez firmę GEC ma następujące wymiary:
- długość 4,42 m,
- średnica 1,2 m,
- wysokość 0,95 m.

W kontenerze tym zmieniono ułożenie pocisku, poprzez zmianę położenia szyny prowadzącej, która została umieszczona na jego górnej powierzchni (a nie jak wcześniej pod kątem 45°), dzięki czemu pocisk spoczywa w pozycji „wyprostowanej". Zblokowany układ dwóch kontenerów ma masę ok. 1,5 tony i wymiary 4,5 m długości i 1,2 m szerokości.

[2] W literaturze stosuje się też oznaczenia ze spacją – Mk 1, Mk 2, itd.

Wersja Mk3 dysponuje zasięgiem zwiększonym do 115 Mm (tj. 213 km), dzięki powiększeniu zbiorników paliwowych oraz zastosowaniu zmodernizowanego silnika TRI 60-30 i nowego, bardziej energetycznego paliwa JP-10.

Układ naprowadzania zawiera dodatkowy moduł GPS, dzięki czemu możliwe jest zastosowanie bardziej skomplikowanych trajektorii lotu, uwzględniając nawet ponowienie ataku, gdyby pierwsze podejście okazało się niemożliwe lub zbyt ryzykowne (ocenia to specjalny układ logiczny pocisku). Dzięki wykorzystaniu wysokiej częstotliwości rzędu 16-18 GHz (pasmo Ku), główka radiolokacyjna jest w stanie jeszcze dokładniej dokonywać selekcji celów z możliwością wyznaczenia celów priorytetowych, tzn. takich, które np. aktualnie wykorzystują układy WE, bądź wystrzeliwują wszelkiego rodzaju flary lub dipole. Zmniejszona została tym samym i tak już mała wrażliwość pocisków na środki WE przeciwnika. Dodatkowo rakieta zyskuje możliwość wykonywania manewrów we wszystkich płaszczyznach podczas ostatniej fazy ataku (tzw. 3-D Sea Skimming).



System RBS-15 na okręcie.

PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Długość	4330 mm
Średnica	500 mm
Rozpiętość skrzydeł (po rozłożeniu)	1400 mm
Masa	620 kg (780 kg z silnikami startowymi)
wersja Mk3	630 kg (800 kg z silnikami startowymi)
Prędkość	Mach = ok. 0,8
Zasięg	38 Mm (70 km) wersja Mk1 i Mk2 115 Mm (212 km) wersja Mk3
Naprowadzanie	nawigacja inercyjna + aktywny radar w ostatniej fazie lotu (Mk3 dodatkowo moduł GPS, reszta patrz tekst główny)

Obecnie firma SAAB prowadzi prace nad nowym rodzajem układów naprowadzania o obniżonej możliwości wykrywania LPI (Low Probability of Intercept) poprzez wykorzystanie modulacji częstotliwościowej oraz zastosowaniu impulsów o mocy rzędu kilku miliwatów.

W laboratoriach firmy SAAB trwają badania nad poprawieniem warunków pracy główki radiolokacyjnej podczas wykonywania przez pocisk gwałtownych zwrotów (do 20° w ciągu 1-2 s) oraz nad zwiększeniem rozdzielczości układów naprowadzania. Równocześnie prowadzone są studia nad zastosowaniem dwudrożnych łączy danych dla umożliwienia nawiązania łączności pocisk/pocisk w salwie oraz pocisk/okręt. Dzięki takiemu połączeniu możliwe będzie przesyłanie do pocisku na bieżąco nowych danych odnośnie atakowanego celu.

Poprzez wykorzystanie czujników zewnętrznych do zlokalizowania potencjalnego przeciwnika, dużego zasięgu rakiety, zdolności lotu nad lądem oraz możliwością ustawienia dowolnej liczby punktów zwrotu (tzw. waypointów) możliwe jest zaprogramowania dla każdego pocisku z osobna takiego toru lotu, aby mógł zaatakować cel z dowolnego kierunku. Ma to szczególne znaczenie przy strzelaniu salwą, gdy każda z rakiet może zaatakować cel z innego kierunku, utrudniając tym samym skuteczną obronę oraz zlokalizowanie przez przeciwnika pozycji jednostki atakującej.

Najważniejszymi cechami charakteryzującymi nową wersję pocisku są:
- zasięg przekraczający 200 km,
- operacyjna i taktyczna uniwersalność z możliwością lotu nad lądem oraz elastyczna trajektoria, włączając w to możliwość zaprogramowania dowolnej liczby punktów zwrotu i zmienną wysokości lotu,
- silna głowica bojowa zawierająca 200 kg materiału wybuchowego, której skuteczność ocenia się jako wystarczającą by na stałe wyeliminować z walki jednostkę wielkości krążownika,
- doskonała zdolność penetracji obrony przeciwlotniczej przeciwnika dzięki nowoczesnej głowce radiolokacyjnej,
- posiadanie nowoczesnego systemu planowania uderzenia rakietowego (MEPS – Missile Engagement Planning System), który został tak zaprojektowany, aby do minimum skrócić czas niezbędny na wypracowanie danych niezbędnych do strzelania, a tym samym do zaatakowania przeciwnika, poprzez udzielenie operatorowi wskazówek i porad.

Wysoka jakość elektroniki wykorzystywanej w pocisku oraz zastosowanych materiałów umożliwia zmniejszenie do minimum kosztów związanych z konserwacją rakiet oraz ich obsługą, co jest bardzo istotne biorąc pod uwagę założony okres ich używalności wynoszący 30 lat.

Zdolność pocisku do przenikania przez systemy obronne przeciwnika opisywana jest za pomocą dwóch parametrów – odporności na tzw. Soft Kill oraz Hard Kill.

Aby zminimalizować wpływ środków WE (aktywnych i pasywnych) tzw. Soft Kill na wykonanie zadania, główka radiolokacyjna dysponuje szerokim zakresem parametrów takich jak:
- analiza celu – eliminacja wyboru fałszywego echa,
- kierowanie się na źródło zakłóceń,
- fluktuacyjna częstotliwość powtarzania impulsów (PRE),
- duża szerokość pasma częstotliwości.

Odporność na tzw. Hard Kill, tj. zniszczenie pocisku przez systemy rakietowe „woda-powietrze" (SAM – Surface to Air Missile), artylerię średniego kalibru lub systemy ostatniej szansy (CIWS – Close In Weapon System) osiągnięta została przez:
- ekstremalnie niski pułap lotu (nawet poniżej 1 m) zależny od stanu morza, utrzymywany przez system adaptacyjny – tak niski pułap lotu znacząco ogranicza zdolności przechwytywania główek radiolokacyjnych pocisków

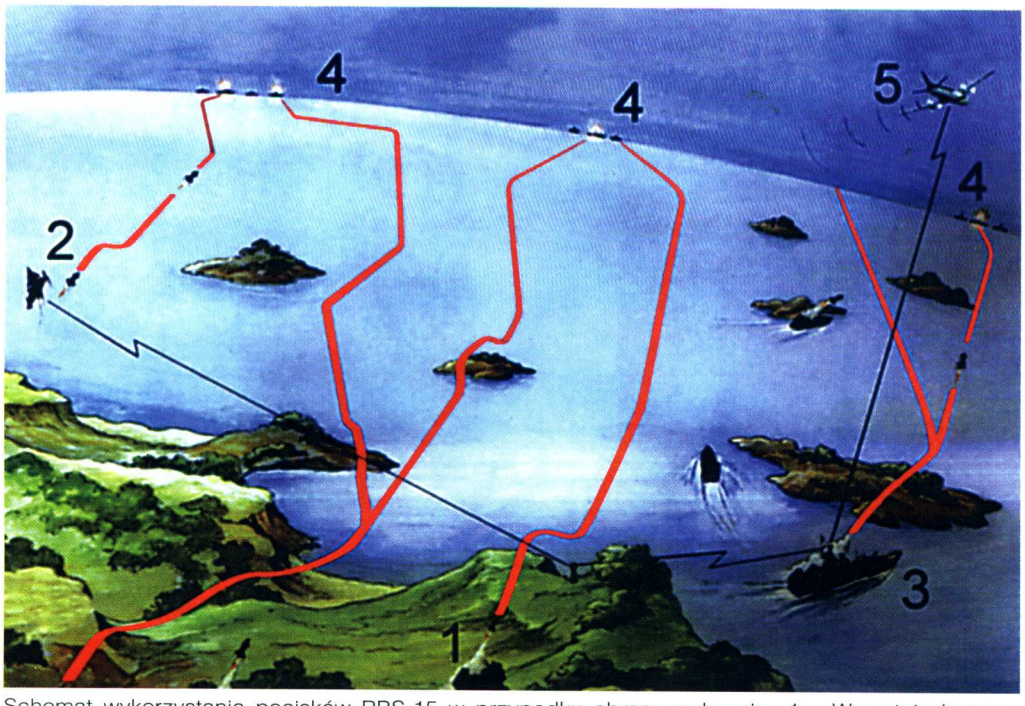
Typ	Liczba	Klasa	Typ pocisku	Liczba wyrzutni
Chorwacja				
Kralj Petar Krešimir IV	2	ścigacz rakietowy	B	4×2 lub 2×2
ex- jug. *Rade Končar*	1	ścigacz rakietowy	B	2×2
Finlandia				
Rauma	4	ścigacz rakietowy	SF-1	3×2 lub 4×2
Hamina ('Rauma 2000')	2+2	ścigacz rakietowy	SF-1	3×2 lub 2×2
Helsinki	4	ścigacz rakietowy	SF-1	4×2
Niemcy				
*Sachsen**	3	fregata rakietowa	Mk3	4×2
K-130**	0+5	korweta rakietowa	Mk3	2×2
Polska				
151/660	3	korweta rakietowa	Mk3	4×2
621 'Gawron'***	0+2	korweta rakietowa	Mk3	2(4?)×2
Szwecja				
Visby	1+4	korweta rakietowa	Mk3	4×2
Göteborg	4	korweta rakietowa	Mk2 lub Mk3	4×2
Stockholm	2	korweta rakietowa	Mk2 lub Mk3	4×2

* Rozważana alternatywa dla wybranych RGM-84D *Harpoon*.
** Uzbrojenie wybrane, jednak nie złożono zamówienia (stan na 2002 r.).
*** Na dobrą sprawę okręt w fazie planowania uzbrojenia.

przeciwlotniczych przeciwnika oraz działanie ich zapalników,
- nieprzewidywalne manewry uchyleniowe podczas ostatniej fazy ataku, które mają uniemożliwić systemowi kontroli ognia przeciwnika skuteczne ich zwalczanie,
- możliwość zaprogramowania dowolnego kierunku ataku,
- możliwość określenia czasu osiągnięcia celu przez pocisk.

PLANOWANIE MISJI

Okrętowy system kontroli ognia dysponować będzie w najnowszej wersji specjalnym systemem planowania uderzenia rakietowego (MEPS – Missile Engagement Planning System). System ten bazuje na stacji roboczej Sun SPARC i wykorzystuje oprogramowanie napisane w języku Ada. Konsola systemowa wyposażona jest w standardową klawiaturę QWERTY wraz z trackballem, bądź dżojstikiem.



Schemat wykorzystania pocisków RBS-15 w przypadku obrony wybrzeża. 1 – Wyrzutnie brzegowe systemu CMB-90, 2 – Samoloty uzbrojone w pociski RBS-15 np. JAS-39 *Gripen*, 3 – Okręty uzbrojone w pociski RBS, 4 – Jednostki będące celem ataku, 5 – Samolot AWACS – retlanslator.

Operator przygotowując pocisk do odpalenia, ma do wyboru dużą liczbę parametrów takich jak:
- wielkość salwy,
- możliwość doboru indywidualnej trajektorii dla każdego pocisku,
- zaprogramowanie układów naprowadzania w zależności od wykonywanego zadania, itd.

MEPS może być zintegrowany z rozmaitymi typami systemów kontrolnych na okrętach różnych typów lub klas. Operator wykorzystuje interfejs określany mianem interfejsu „człowiek-maszyna" (MMI – Man Machine Interface), gdzie wszystkie cele wyświetlane są wraz z kompletnymi danymi odnośnie planu uderzenia dla każdej rakiety z salwy oddzielnie.

Sytuacja taktyczna przedstawiona jest na monitorze na mapach elektronicznych z naniesionymi trajektoriami, punktami zwrotów, celami oraz przeszkodami. MMI umożliwia operatorowi dokonanie ewentualnych korekt poprzez łatwe w użyciu narzędzia graficzne, dzięki czemu skraca się do minimum czas niezbędny na przygotowanie do strzelania oraz zapewniona zostaje intuicyjna praca z tym systemem. Aby możliwe było skoordynowanie uderzenia z wielu nosicieli jednocześnie, dane mogą być przesyłane pomiędzy poszczególnymi interfejsami za pomocą szyfrowanych łączy danych.

Wykorzystując system MEPS możliwe jest nie tylko planowanie uderzenia na pokładzie okrętu-nosiciela rakiet. Może ono zostać opracowane w sztabie przez specjalistów i później przesłane za pomocą szyfrowanych łączy danych bądź dostarczone za pomocą nośników na poszczególne jednostki biorące udział w ataku. Możliwe jest również zapisanie każdego opracowanego planu uderzenia by móc je wykorzystać później lub przedstawić do sprawdzenia po powrocie z rejsu ćwiczebnego.

Ekran okrętowego systemu kontroli ognia.

System ten działa automatycznie – zaraz po wykryciu celu zidentyfikowanego jako wrogi samodzielnie zbiera wszystkie niezbędne dane. Po zakończeniu analizy wyświetla na ekranie konsoli proponowany schemat uderzenia wraz z liczbą proponowanych do odpalenia pocisków, czekając jednocześnie na akceptację bądź ewentualne korekty. Po zatwierdzeniu schematu uderzenia automatycznie programuje poszczególne rakiety zgodnie z założeniami planu, po czym przygotowuje je do odpalenia.

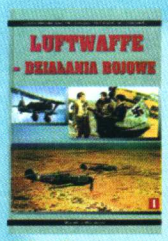
Plan uderzenia system opracowuje na podstawie danych pochodzących z czujników tak zewnętrznych, jak i własnych, charakterystyki rejonu walki oraz danych odnośnie celu pochodzących ze specjalnej bazy danych.

Podstawowy profil misji można podzielić na pięć segmentów:
- akwizycja celu i rozwiązanie problemu odnośnie wypracowania danych do strzelania,
- zapłon silników startowych, start i ich oddzielenie,
- lot na wysokości podróżnej (przelotowej),
- aktywacja główki radiolokacyjnej i zejście na niski pułap,
- lot na minimalnej wysokości do celu.

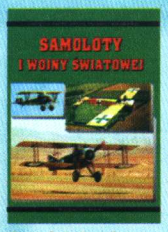
Po uwzględnieniu powyższych parametrów system MEPS zaprezentuje kompletny plan ataku, który operator może zatwierdzić lub też zmodyfikować. Planowane uderzenie może się składać maksymalnie z ośmiu pocisków jednocześnie.

Firma SAAB Dynamic na bieżąco analizuje nowe zagrożenia bądź wymagania taktyczne. Dlatego też stworzyła program P^{3}I – Pre-Planned Product Improvement, który umożliwia „unowocześnianie" pocisku, podczas jego okresu wykorzystania, zgodnie z życzeniem nabywcy.

POLECAMY WYDAWNICTWA KSIĄŻKOWE O TEMATYCE WOJSKOWEJ I HISTORYCZNEJ



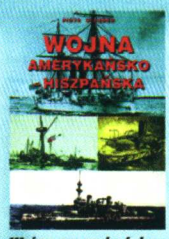
Luftwaffe – działania bojowe T 1
Seria: Ilustrowana Encyklopedia Techniki Wojskowej
Autor: Marek Murawski
Ilość stron: 240
Format: 21x29 cm
Oprawa: twarda
Cena: 50 zł



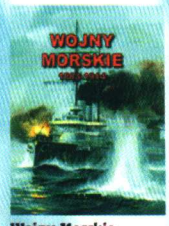
Samoloty I wojny światowej
Seria: Ilustrowana Encyklopedia Techniki Wojskowej
Ilość stron: 305
Autor: Wiesław Bączkowski
Format: 21x29 cm
Oprawa: twarda
Cena: 50 zł

Bitwa na Morzu Koralowym
Autor: Andrzej Perepeczko
Ilość stron: 200
Format: 14x20 cm
Cena: 20 zł

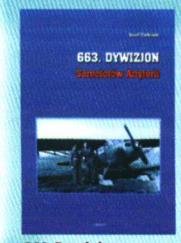
Bitwa u ujścia Rio de La Plata
Autor: Andrzej Perepeczko
Ilość stron: 112
Format: 14x20 cm
Cena: 10 zł



Wojna amerykańsko-hiszpańska
Autor: Piotr Olender
Ilość stron: 232
Format: 14x20 cm
Cena: 20 zł

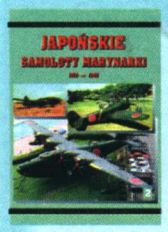


Wojny Morskie 1883–1914
Autor: Piotr Olender
Ilość stron: 724
Format: 17x24 cm
Oprawa: twarda, obwoluta
Cena: 80 zł



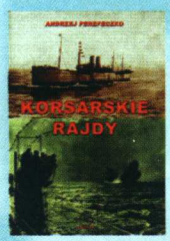
663 Dywizjon Samolotów Artylerii
Autorzy: Józef Zieliński
Ilość stron: 28
Format: 21x29 cm
Cena: 10 zł

Krwawa Jatka
Autorzy: Christopher Shores, Brian Cull, Yasuho Izawa.
Ilość stron: 302
Format: 17x24 cm
Cena: 30 zł



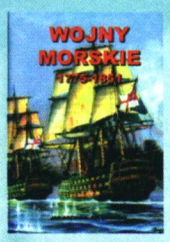
Japońskie Samoloty Marynarki 1912–1945 T 2
Seria: Ilustrowana Encyklopedia Techniki Wojskowej
Autorzy: Tadeusz Januszewski, Krzysztof Zalewski
Ilość stron: 216
Format: 21x29 cm
Oprawa: twarda
Cena: 50 zł

Pancerniki
Seria: Ilustrowana Encyklopedia Techniki Wojskowej
Autor: Tadeusz Klimczyk
Ilość stron: 208
Format: 21x29 cm
Oprawa: twarda
Cena: 50 zł

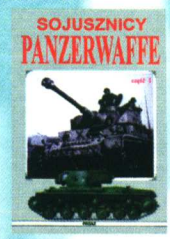


Korsarskie rajdy
Autor: Andrzej Perepeczko
Ilość stron: 296
Format: 14x20 cm
Cena: 20 zł

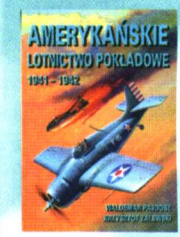
Wojna japońsko-chińska na morzu
Autor: Piotr Olender
Ilość stron: 294
Format: 14x20 cm
Cena: 20 zł



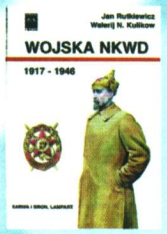
Wojny Morskie 1775–1851
Autor: Jan Gozdawa-Gołębiowski
Ilość stron: 568
Oprawa: twarda
Cena: 60 zł



Sojusznicy Panzerwaffe
Autor: Zbigniew Lalak
Ilość stron: 88
Format 29 x 21 cm
Cena: 30 zł



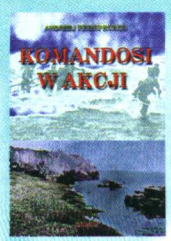
Amerykańskie lotnictwo pokładowe 1941–1943
Autorzy: Waldemar Pajdosz, Krzysztof Zalewski
Ilość stron: 340
Format: 14x20 cm
Cena: 20 zł



Wojska NKWD 1917–1946
Autorzy: Jan Rutkiewicz, Walerij Kulikow
Ilość stron: 152
Format: 17x24 cm
Cena: 20 zł

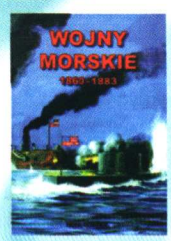
Lotnictwo wojskowe Stanów Zjednoczonych
Seria: Ilustrowana Encyklopedia Techniki Wojskowej
Autorzy: E.F. Rybak, Jerzy Gruszczyński
Ilość stron: 312
Format: 21x29 cm
Oprawa: twarda
Cena: 50 zł

Morze w Ogniu
Autor: Jerzy Pertek
Ilość stron: 567
Format: 17x24 cm
Oprawa: twarda, obwoluta
Cena: 40 zł

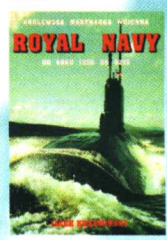


Komandosi w akcji
Autor: Andrzej Perepeczko
Ilość stron: 232
Format: 14x20 cm
Cena: 20 zł

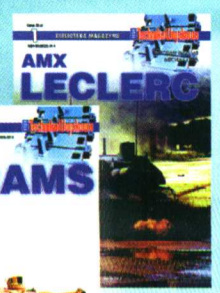
Wojna samotnych krążowników
Autor: Andrzej Perepeczko
Ilość stron: 208
Format: 14x20 cm
Cena: 20 zł

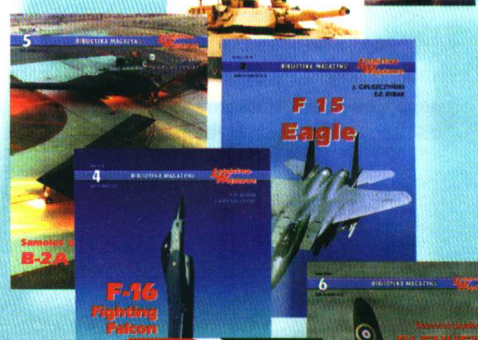


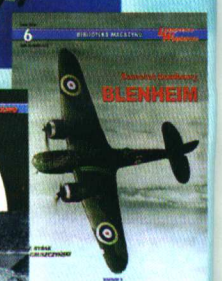
Wojny Morskie 1860–1883
Autor: Piotr Olender
Ilość stron: 608
Oprawa: twarda
Cena: 75 zł

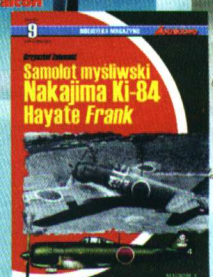


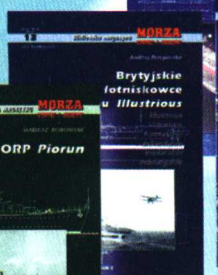
Royal Navy 1950–1994
Autor: Jacek Krzewiński
Ilość stron: 272
Format: 17x24 cm
Cena: 30 zł

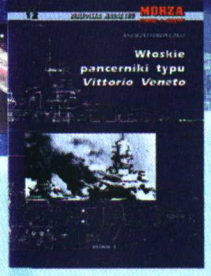


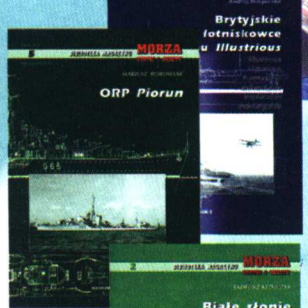


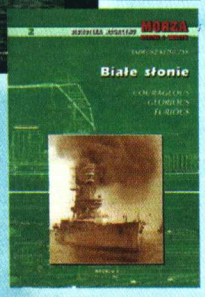












POLECAMY RÓWNIEŻ MONOGRAFIE

Biblioteka Nowej Techniki Wojskowej

Abrams	str 92	cena 29 zł
Leclerc	str 60	cena 23 zł

Biblioteka Lotnictwa Wojskowego

F-15 Eagle	str 84	cena 24 zł
Tornado	str 84	cena 24 zł
F-16 Fighting Falcon	str 96	cena 25 zł
B-2 Spirit	str 52	cena 22 zł
Bristol Blenheim	str 68	cena 25 zł
Mirage 2000	str 68	cena 25 zł
MiG-29	str 100	cena 27 zł
Nakajima Ki-84	str 74	cena 27 zł

Biblioteka Mórz Statków i Okrętów

Białe słonie	str 58	cena 20 zł
ORP Piorun	str 60	cena 20 zł
Brytyjskie pancerniki typu King George V	str 100	cena 26 zł
Brytyjskie lekkie krążowniki typu Town	str. 74	cena 26 zł
Brytyjskie pancerniki typu Queen Elizabeth	str 88	cena 28 zł
Okręty lotnicze Rosji	str 135	cena 35 zł
Brytyjskie krążowniki liniowe Renown i Repulse	str 68	cena 30 zł
Lotniskowce typu Forrestal i John F. Kennedy	str 76	cena 30 zł
Włoskie pancerniki Vittorio Veneto	str 70	cena 30 zł
Brytyjskie lotniskowce typu Illustrious	str 82	cena 30 zł

Oferta specjalna ważna wraz z prenumeratą wybierasz cztery monografie (dowolne) płacisz za trzy – jedna gratis.

Szanowni Czytelnicy

Polecamy książki wydawnictwa Lampart, które mogą być znakomitym prezentem świątecznym. Powyżej prezentowane pozycje można zamówić po dokonaniu wpłaty na poczcie w banku na standardowym blankiecie wpłat, lub dokonać bezpośrednio przelewu z własnego konta. W rubryce „tytułem" należy wpisać zamawiane pozycje i ich ceny. Oferta książkowa ważna jest do wyczerpania tytułów. Czas realizacji ok. 2 tygodnie. Bardzo prosimy o podanie pełnego adresu ze szczególnym uwzględnieniem kodu pocztowego, nazwy ulicy, numeru domu/mieszkania, oraz miejscowości.

Wpłaty prosimy kierować na konto:

Magnum X Sp. z o.o., ul. Skrajna 1 m 25, 03-209 Warszawa

nr rach. 49106000760000320000875151

Dalsze informacje pod nr tel. (22) 810 33 30, 870 21 99

Dariusz Wieczorek

W POSZUKIWANIU NADZIEI
czyli
MARYNARKA WOJENNA w roku 2020

Jeśli w ciągu najbliższych lat finansowanie modernizacji technicznej Marynarki Wojennej będzie utrzymane na poziomie tegorocznych wydatków budżetowych to za 15 lat flota, lotnictwo morskie i jednostki brzegowe w zdecydowanej większości pozbawione będą uzbrojenia o jakiejkolwiek wartości bojowej. Aby za kilka lat odwrócić niebezpieczne tendencje już w najbliższych miesiącach potrzebne są wiążące decyzje w sprawie długofalowego programu rozwoju morskiego rodzaju sił zbrojnych.

Polska Marynarka Wojenna od ponad 15 lat poddawana jest ciągłym zmianom. Do roku 2003 proces transformacji przebiegał raczej wolno, starano się jednak, aby wszystkie wprowadzane w życie redukcje były warunkowane wprowadzaniem do użycia nowego sprzętu. Także w strukturach organizacyjnych starano się zachować status quo. Nie udało się tylko ocalić potencjału lotnictwa morskiego, ale tu decyzje nie były w gestii tylko i wyłącznie Dowództwa MW.

Pierwsze znaczne zmiany, tak w strukturach, jak i posiadanym sprzęcie zaplanowano w ramach sześcioletniego planu przebudowy armii na lata 2001-2006. Kolejne programy średnioterminowe, na lata 2003-2008 i 2005-2010, niestety zdynamizowały proces znacznych redukcji przy jednoczesnym osłabieniu wprowadzania nowego wyposażenia. Dlatego też już wkrótce Marynarka Wojenna zmieni się radykalnie. Do końca roku 2010 trwająca właśnie reforma struktur i „wietrzenie" arsenałów ma sprawić, że morski rodzaj sił zbrojnych będzie skrojony racjonalnie, aby z jednej strony wypełniać wszystkie stawiane przed nim zadania, zarówno te narodowe jak i sojusznicze, z drugiej zaś musi być dostosowany do możliwości finansowych państwa, bo niestety to wciąż wielkość budżetu determinuje wszystkie reformy naszej armii.

Zachować potencjał bojowy

W latach 2001-2010 z polskich portów wojennych zniknęło bądź ma zniknąć w sumie blisko sto okrętów bojowych i specjalnych, jednostek pomocniczych oraz bazowych środków pływających. Listę ubytków prezentuje ramka na następnej stronie.

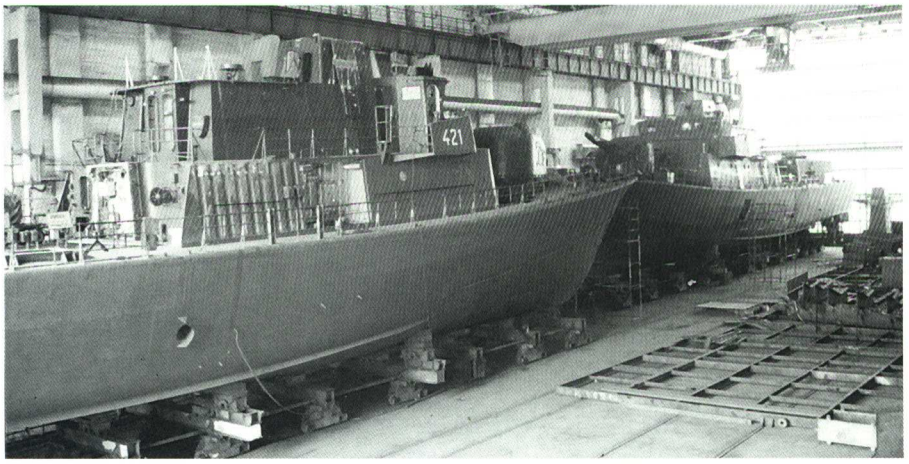
W pierwszej kolejności „wycinane ze składu floty" są przede wszystkim jednostki starsze, których remonty i ewentualne modernizacje są nierentowne i niepotrzebne. Znaczne uszczuplenie stanu okrętów bojowych wpłynęło też na decyzje znacznego ograniczenia liczby jednostek specjalnych i pomocniczych. Stąd zatwierdzona do realizacji lista jest dość długa i dla wielu smutna. Ale w planach redukcji zdaniem Dowództwa MW trzeba było pójść tak daleko. Przegląd sił i stawianych marynarzom zadań sprawił, że dla wielu dość niespodziewanie zapadły decyzje o pozbyciu się czterech okrętów rakietowych projektu 1241RE. Zrezygnowano również z utrzymywania całego dywizjonu kutrów ZOP projektu 918M.

Wraz ze zmianami w zestawie wyposażenia technicznego uruchomiono też program odchudzenia struktury organizacyjnej. Jednym z ważniejszych elementów wprowadzanych właśnie zmian będzie likwidacja dowództwa 9. Flotylli Obrony Wybrzeża w Helu wraz z ograniczeniem roli tamtejszego portu wojennego do niewielkiego punktu bazowania. Większość pododdziałów podporządkowanych temu związkowi taktyczne-

Korweta wielozadaniowa projektu 621 ('Gawron') ma mieć 95,2 metra długości, 2150 ton wyporności pełnej, prędkość ok. 30 w., załogę 71 ludzi oraz uzbrojenie złożone z armaty kal. 76 mm, ośmiu wyrzutni rakiet RBS-15 Mk 3, wyrzutni rakiet przeciwlotniczych, zestawu artyleryjskiego ostatniej szansy małego kalibru, sześciu wyrzutni torped kal. 324 mm oraz środków walki radioelektronicznej.

mu zostanie włączonych do dwóch pozostałych flotyll. Równie istotnym ruchem będzie znaczne wzmocnienie roli Centrum Operacji Morskich, a co za tym idzie przesunięcia środka ciężkości w sferze dowodzenia operacyjnego z dotychczas zajmujących się tym odpowiednich komórek w Dowództwie i Sztabie MW. Te dwa ostatnie organy staną się odpowiedzialne za wypracowywanie systemów szkolenia i nadzór nad ich realiza-

Niszczyciel min projektu 257 ('Kormoran') według obecnych założeń ma mieć 55 metrów, do 700 ton wyporności pełnej, prędkość 15 w., załogę 50 ludzi, być uzbrojony w jeden zestaw artyleryjski oraz wyposażony w trzypasmowy sonar podkadłubowy SHL-101T, samobieżny sonar-pojazd do poszukiwania min i ładunki zdalnie sterowane.



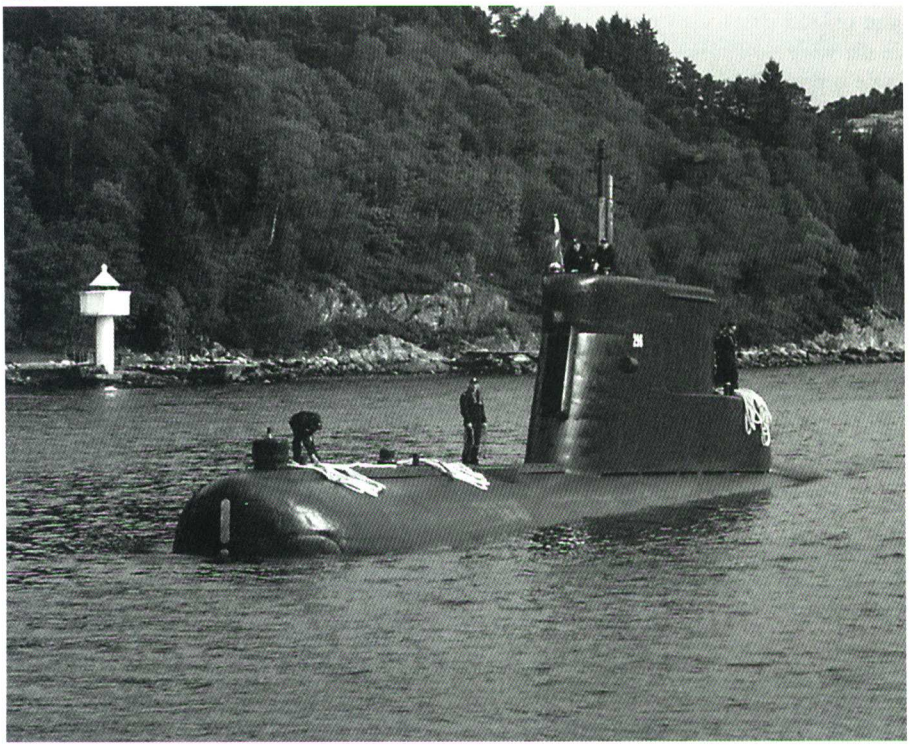
Atutem zmodernizowanych okrętów rakietowych projektu 660M będą jeszcze nie zamontowane wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych RBS-15 Mk 3. Ich montaż będzie o tyle ważny, że pociski te są zdolne również do niszczenia celów na lądzie, co od niedawna jest natowskim wymogiem stawianym nowoczesnym systemom uzbrojenia tej klasy. Na zdjęciu ORP *Grom* i ORP *Orkan* w czasie przebudowy w hali Stoczni Marynarki Wojennej.

cją, przygotowywanie planów modernizacji i rozbudowy oraz wymagań taktyczno-technicznych na nowe wzory uzbrojenia, sprawy kadrowe i logistyczne zabezpieczenie funkcjonowania jednostek.

Co najbardziej smutne – w miejsce wszystkich wycofanych jednostek pływających do służby weszło tylko siedem innych, w tym dwie fregaty rakietowe, cztery okręty podwodne i jeden okręt wsparcia logistycznego. W służbie liniowej w roku 2010 pozostanie w sumie 38 okrętów bojowych oraz 29 specjalnych i pomocniczych jednostek pływających. Wśród tych pierwszych będą: dwie fregaty rakietowe, dozorowiec, pięć okrętów podwodnych, trzy okręty rakietowe, 20 okrętów przeciwminowych, okręt wsparcia logistycznego, pięć okrętów transportowo-minowych, w drugiej grupie zaś po dwa okręty szkolne, hydrograficzne i rozpoznawcze, cztery jednostki ratownicze, sześć holowników, dwa zbiornikowce, dwie stacje demagnetyzacyjne oraz cztery kutry, trzy motorówki i dwie barki. Okrętem bojowym numer 38 ma być korweta wielozadaniowa projektu 621 ('Gawron'), budowana w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni, która według wciąż aktualnych planów powinna być włączona do służby do końca roku 2010, choć pojawiają się głosy o kolejnych przesunięciach tego terminu, o czym za chwilę.

Lotnictwo morskie nadal będzie zgrupowane w brygadzie z eskadrami i bazami lotniczymi. Dziś trudno jeszcze wyrokować, ile lotnisk zostanie w podporządkowaniu tego związku taktycznego, zależeć to będzie jednak od ustaleń poczynionych na szczeblu centralnym. Marynarze będą dysponować w sumie 13 samolotami i 28 śmigłowcami. Najważniejsze będą patrolowo-rozpoznawcze M28 *Bryza*-1RM, których obecnie lata osiem sztuk. Najprawdopodobniej trzy z nich będą dostosowane do standardu M28 *Bryza*-1bis, z nowszym systemem radiolokacyjnym oraz środkami wykrywania zanurzonych okrętów

Kobbeny posłużą w naszej flocie ok. 10 lat. Po nich trzeba będzie pomyśleć o miejmy nadzieję nowych i nowoczesnych jednostkach tej klasy. Na zdjęciu ORP *Bielik*.



Dekada wycofań

Rok 2000 r.

ORP *Ustka* i ORP *Oksywie*
ORP *Tukan*

Rok 2001 r.

ORP *Rybitwa*
ORP *Cedynia*

Rok 2003 r.

ORP *Warszawa*
ORP *Wilk* i ORP *Dzik*
ORP *Darłowo* i ORP *Puck*
ORP *Zwrotny* i ORP *Nieugięty*
H-12 i *H-20*
Zodiak
K-18
K-1
M-6
M-41
M-2 i *M-28*
B-1 i *B-2*
B-5 i *B-6*

Rok 2004 r.

ORP *Dziwnów*
ORP *Groźny*, ORP *Wytrwały*, ORP *Zręczny*, ORP *Zwinny*, ORP *Zawzięty* i ORP *Czujny*

Rok 2005 r.

ORP *Górnik* i ORP *Hutnik*
KP-166, KP-169, KP-170, KP-172, KP-173, KP-175 i *KP-176*,
TR-25 i *TR-26*
ORP *Grunwald*
ORP *Kopernik*
ORP *Gryf*
ORP *Podchorąży*, ORP *Kadet* i ORP *Elew*
ORP *Bolko*
H-1 i *H-2*
SD-12
K-12, K-14 i *K-11*
M-3, M-5, M-29 i *M-30*
Pogwizd
B-13
W-2

Rok 2006 r.

ORP *Świnoujście* i ORP *Władysławowo*
KP-167, KP-168, KP-171 i *KP-174*
ORP *Semko*
Z-9

Rok 2007 r.

ORP *Gniewko*
Z-3
K-13
M-32 i *M-37*
B-9 i *B-12*

Rok 2008 r.

ORP *Metalowiec* i ORP *Rolnik*
KD-11
K-4
M-35 i *M-38*

Rok 2009 r.

KD-12 i *KD-13*
K-5
M-12 i *M-39*

Rok 2010 r.

K-7 i *K-9*
M-21
B-7

podwodnych (magnetometr i zrzucane boje hydroakustyczne). Ich uzupełnieniem będą dwie *Bryzy* „ekologiczne", dwie transportowe M28 *Bryza*-1TD oraz An-28 w wersji pasażerskiej. Z

Jednostki pływające zachowane w służbie po roku 2010

Fregaty rakietowe
ORP *Gen. K. Pułaski* i ORP *Gen. T. Kościuszko* – Gdynia

Korweta wielozadaniowa
ORP *???* * – Gdynia

Dozorowiec
ORP *Kaszub* – Gdynia

Okręty podwodne
ORP *Orzeł* – Gdynia
ORP *Sokół*, ORP *Sęp*, ORP *Bielik* i ORP *Kondor* – Gdynia

Okręty rakietowe
ORP *Orkan*, ORP *Piorun* i ORP *Grom* – Gdynia

Jednostki przeciwminowe
ORP *Flaming*, ORP *Mewa* i ORP *Czajka* – Gdynia
ORP *Gardno*, ORP *Bukowo*, ORP *Dąbie*, ORP *Jamno*, ORP *Mielno*, ORP *Wicko*, ORP *Resko*, ORP *Sarbsko*, ORP *Necko*, ORP *Nakło*, ORP *Drużno* i ORP *Hańcza* – Świnoujście
ORP *Gopło*, ORP *Mamry*, ORP *Wigry*, ORP *Śniardwy* i ORP *Wdzydze* – Gdynia

Okręt wsparcia logistycznego
ORP *Kontradmirał X. Czernicki* – Świnoujście

Okręty transportowo-minowe
ORP *Lublin*, ORP *Gniezno*, ORP *Kraków*, ORP *Poznań* i ORP *Toruń* – Świnoujście

Okręty specjalne
ORP *Nawigator* i ORP *Hydrograf* – Gdynia
ORP *Heweliusz* i ORP *Arctowski* – Gdynia
ORP *Wodnik* – Gdynia
ORP *Piast* i ORP *Lech* – Gdynia
ORP *Zbyszko* i ORP *Maćko* – Świnoujście?
(Kołobrzeg)
ORP *Bałtyk* (Z-1) – Gdynia

Jednostki pomocnicze
Z-8 – Gdynia
H-4 – Świnoujście
H-3, *H-5* i *H-7* – Gdynia
H-6 i *H-8* – Gdynia
H-9 i *H-10* – Świnoujście
SD-11 – Gdynia
SD-13 – Świnoujście
K-10 – Gdynia
K-8 – Gdynia
K-20 i *K-21* – Świnoujście
M-1 – Gdynia
M-22 – Gdynia
M-40 – Gdynia
B-3 – Świnoujście
B-11 – Świnoujście

* Ciekawostką jest, że najnowszy „Weyers Flottentaschenbuch 2005/2007" podaje nazwę ORP *Ślązak* – przyp. red.

kolei wśród wiropłatów królować będą maszyny ZOP, czyli cztery pokładowe SH-2G *SeaSprite* i 10 zmodernizowanych Mi-14PŁ. Ciągłość dyżurów ratowniczych zapewnią trzy Mi-14PS i siedem W-3RM *Anakonda*. Ich uzupełnieniem będą nadal dwa wielozadaniowe W-3 *Sokół* oraz dwa stare, ale wyremontowane Mi-2.

Na lądzie najważniejszym programem modernizacyjnym będzie wymiana sprzętu obserwacji technicznej na 18 zachowanych punktach obserwacji wzrokowo-technicznej (POWT) oraz stworzenie na ich bazie wspólnego systemu nadzoru

Fregaty typu *Oliver Hazard Perry* są naszym głównym wkładem w sojusznicze siły eskortowe. Czy za 10 lat pojawią się inne jednostki tej klasy? Na zdjęciu ORP *Gen. K. Pułaski* w czasie ćwiczeń na Morzu Północnym.

wybrzeża wraz ze Strażą Graniczną i Urzędami Morskimi.

Nowy sprzęt pojawi się w jednostkach przeciwlotniczych. Proces modernizacji oparty będzie o wyposażenie produkowane w Centrum Naukowo-Produkcyjnym Elektroniki Profesjonalnej RADWAR SA z Warszawy. W ramach miejmy nadzieję pierwszego kontraktu do 9. dywizjonu w Ustce trafi jeden radar wykrywania obiektów powietrznych N-22M (z anteną znaną z reklamowanego przez firmę nowego produktu oznaczanego jako N-26), dywizjonowy wóz dowodzenia *Rega*-1 oraz cztery wozy kierowania ogniem *Blenda*, które „sterować" będą ogniem łącznie 12 armat typu S-60 kal. 57 mm oraz operatorami naramiennych wyrzutni rakiet przeciwlotniczych *Grom*. Na pewno pojawi się nowy sprzęt u łącznościowców, którzy wraz z nowymi radiostacjami, radioliniami czy węzłami łączności będą stopniowo wpinać się – miejmy nadzieję – w spójny, sieciocentryczny system dowodzenia całej naszej armii. Na lądzie główny akcent ma być położony na rozwój systemów dowodzenia, łączności i rozpoznania. Ponieważ Marynarka Wojenna nie może być zależna od stacjonarnego systemu obserwacji podporządkowanemu Straży Granicznej RP, będzie w najbliższych latach potrzebować również własnych mobilnych posterunków rozpoznawczych. Dziś są to radary RM-100 i kontenery rozpoznania radioelektronicznego *Srokosz*, za kilka lat być może dojdą do nich uniwersalne kontenery rozpoznawcze, które będą swoistym połączeniem na jednej platformie obu tych systemów.

Dalekosiężne plany

Aktualny, w miarę konkretny plan zmian w Marynarce Wojennej zatrzymuje się na roku 2010. W kilku miejscach w kraju myśli się już jednak w znacznie odleglejszych perspektywach czasowych. Znane są już między innymi pierwsze analizy rozwoju struktur i techniki w następnej dekadzie, dzięki czemu nieco szerzej możemy przedstawić przypuszczalny skład wyposażenia

Kontener rozpoznania radioelektronicznego *Srokosz* i cichy radar morski RM-100 to dwa niezwykle ważne systemy wyposażenia wprowadzone niedawno na uzbrojenie pododdziałów nadbrzeżnych. Być może wkrótce oba zostaną połączone w jeden, zintegrowany zestaw kontenerowy.

Docelowa struktura MW w roku 2010

Dowództwo i Sztab MW

Centrum Operacji Morskich
- Biuro Hydrograficzne
- dywizjon zabezpieczenia hydrograficznego
- Centrum Wsparcia Dowodzenia
- Centrum Wsparcia Teleinformatycznego
- dywizjon rozpoznawczy
- 11. pułk łączności

3. Flotylla Okrętów
- dywizjon okrętów podwodnych
- dywizjon okrętów ZOP
- dywizjon okrętów rakietowych
- dywizjon okrętów wsparcia

Baza morska
- 9. dywizjon artylerii przeciwlotniczej
- 43. batalion saperów
- 55. kompania przeciwchemiczna

8. Flotylla Obrony Wybrzeża
- 2. dywizjon okrętów transportowo-minowych
- 12. dywizjon trałowców
- 13. dywizjon trałowców

Baza morska
- 8. dywizjon artylerii przeciwlotniczej
- 8. batalion saperów
- 30. kompania przeciwchemiczna

Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej
- 28. eskadra lotnicza
- 29. eskadra lotnicza
- 30. eskadra lotnicza
- 43. baza lotnicza
- 44. baza lotnicza

Akademia Marynarki Wojennej

Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej

floty i lotnictwa morskiego w roku 2020. Wszystkie zaprezentowane tu oceny i programy rozwoju mają oczywiście charakter wstępny. Po pierwsze decyduje o tym znaczne oddalenie czasowe terminów realizacji, przez co nie przewidziano wielu czynników, mogących w kolejnych latach wpływać na codzienne funkcjonowanie i bardziej uszczegółowione zamierzenia.

Z pewnością spory wpływ na przyszłe struktury organizacyjne oraz zestaw uzbrojenia i wyposażenia będzie miał raport przygotowany przez zespół ekspertów skupionych w Strategicznym Programie Obronnym. Analizy, oparte na czekających całą polską armię i poszczególne rodzaje sił zbrojnych zadaniach, zarówno tych sojuszniczych jak i narodowych, pozwolą określić optymalne struktury organizacyjne i potrzebny potencjał bojowy. Dokumenty zapewne powstaną w kilku wariantach, a decydenci w MON będą musieli wybrać jeden z nich.

Patrząc na dalsze perspektywy rozwoju sytuacji międzynarodowej i czekające armię zadania dla Marynarki Wojennej przyjęto, że musi być ona przede wszystkim przygotowana do działań w strefie przybrzeżnej. Co ciekawe, nie zawsze ma to być Bałtyk i polskie wody terytorialne, bowiem te w niektórych założeniach są raczej traktowane jako akwen szkoleniowy. Prawdziwe działania operacyjne czekają marynarzy z dala od własnych baz. Niestety realne oceny są bezlitosne. Stwierdzają one, że aktualnie morski rodzaj sił zbrojnych nie jest przygotowany do misji ekspedycyjnych. Czy będzie w przyszłości zadecydują obecnie realizowane i najbliższe plany rozwoju. A te zależą od klarownego rozpisania priorytetów, dopasowania do nich potrzebnych sił i znalezienia pieniędzy w budżecie na wprowadzenie ich na stan poszczególnych jednostek.

W lotnictwie morskim prym jeszcze przez wiele lat będą wiodły samoloty patrolowo-rozpoznawcze *Bryza* w kilku wariantach. Najprawdopodobniej trzy z nich będą przebudowane do najnowszego wariantu *Bryza*-1bis, przygotowanego m.in. do poszukiwania zanurzonych okrętów podwodnych.

Przy określonych priorytetach zadaniowych wskazywane są dwa główne kierunki działań: w siłach eskortowych i operacjach przeciwminowych. W przypadku tych pierwszych rejon operacyjny w okresie pokoju obejmuje Bałtyk, Morze Północne i Ocean Atlantycki, te drugie zaś zakłada się prowadzić zasadniczo na Bałtyku, Morzu Północnym i cieśninach łączących oba te akweny. Stąd główny nacisk na utrzymanie potencjału bojowego jest od niedawna położony przede wszystkim na siły eskortowe (obecnie fregaty rakietowe, zaś w przyszłości również korwety wielozadaniowe) oraz siły przeciwminowe (trałowce, niszczyciele min). Do tych drugich ma docelowo dołączyć także okręt kierowania ich działaniem z dala od własnych baz morskich (command and support ship). Przewiduje się, że do roli tej dostosowany zostanie ORP *Kontradmirał X. Czernicki*, który zgodnie z angielską klasyfikacją ma zachować także swoje właściwości okrętu wsparcia logistycznego, dzięki czemu będzie mógł pełnić funkcję jednostki zaopatrzeniowej dla niszczycieli min i trałowców.

Głównym zadaniem stojącym obecnie przed naszą flotą jest więc przygotowanie odpowiednich okrętów wraz z załogami do sił sojuszniczych pełniących stałe dyżury bojowe w dwóch zespołach okrętowych. Jako pierwsze swoje misje rozpoczęły wypełniać trzy niszczyciele min-trałowce projektu 206FM, które na zmianę są włączane w skład Standing NATO Response Force Mine Countermeasures Group 1 (SNMCMG 1), czyli zespołu znanego do 31 grudnia 2004 roku pod nazwą MCMFORNORTH. Z kolei w roku przyszłym pierwsza z dwóch posiadanych fregat typu *Oliver Hazard Perry* – ORP *Gen. K. Pułaski* wejdzie w skład Standing NATO Response Force Maritime Group 1 (SNMG 1), czyli dawnego STANAVFORLANT.

Pozostałe siły będą utrzymywane na poziomie uznanym za niezbędny do realizacji zadań, znów w ramach obrony interesów narodowych i spodziewanych potrzeb sojuszniczych. Dlatego też zakłada się utrzymanie w składzie floty jednostek rakietowych, okrętów podwodnych czy transportowych, w lotnictwie morskim zaś samolotów patrolowo-rozpoznawczych, śmigłowców ratowniczych oraz poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych. W długoterminowych perspektywach rozwoju Marynarki Wojennej zakłada się

Co prawda śmigłowce Mi-14PŁ są obecnie systematycznie modernizowane, ale za 10 lat i tak trzeba będzie znaleźć ich następców.

także ich wymianę po wycofaniu ze służby obecnie eksploatowanych typów uzbrojenia.

Czas dla Marynarki Wojennej

Nawet znaczne ograniczenie planów wymiany starego wyposażenia nowym wymagać będzie znacznych nakładów finansowych. Dla lepszego zobrazowania potrzeb w tym zakresie warto przypomnieć założenia sześcioletniego planu przebudowy i modernizacji technicznej Sił Zbrojnych RP na lata 2001-2006, który ledwie po roku realizacji został mocno okrojony, także w dziale dotyczącym Marynarki Wojennej. W ciągu sześciu lat na morski rodzaj sił zbrojnych, tylko na kilka wybranych tematów w dziedzinie zakupu nowych i modernizacji niektórych starszych typów uzbrojenia zakładano wydać kwotę ponad 1,5 mld złotych. Budowa korwet miała pochłonąć ponad 600 mln zł (prawie ukończony prototyp i rozpoczęcie prac przy drugim kadłubie), modernizacja *Orkanów* wraz z zakupem radarów i rakiet ponad 500 mln zł (program całkowicie ukończony, a w magazynach miały się pojawić pierwsze egzemplarze zakupionych rakiet RBS-15 Mk 3), modernizacja samolotów *Bryza* (prototyp *Bryzy*-1bis po badaniach i rozpoczęte prace przy dalszych maszynach) i śmigłowców Mi-14PŁ (10 szt., czyli wszystkich posiadanych plus remonty trzech w wersji Mi-14PS) kolejne blisko 170 mln złotych. Tymczasem żaden z tych programów do końca 2006 roku nie tylko nie zostanie zrealizowany, a kilka będzie wręcz bardzo opóźnionych. Przykładem budowa prototypowej korwety, która pierwotnie miała wejść do służby w roku 2007, teraz mówi się o ukończeniu budowy kadłuba do roku 2010, ale pieniędzy na zakup wszystkich systemów uzbrojenia i tak raczej nie wystarczy. Według zasłyszanych opinii, bez znacznego przyspieszenia (czytaj dofinansowania) okręt może być gotowy do służby nawet dopiero w roku 2014, czyli 12 lat od uroczystego rozpoczęcia budowy!

Niestety budowa okrętów jest przedsięwzięciem niezwykle kosztownym. Tylko jedna w pełni wyposażona korweta wielozadaniowa to wydatek rzędu 200 mln euro. Podobnie kosztuje nowy okręt podwodny, z kolei na budowę jednego niszczyciela min trzeba przeznaczyć ok. 40 mln euro. Niewiele mniej kosztują obecnie nowoczesne śmigłowce średniej wielkości, które po roku 2012 powinny stopniowo zacząć zastępować wszystkie Mi-14. Na tego typu zakupy Marynarki Wojennej przy obecnym systemie finansowania nigdy nie będzie stać. Dziś roczny jej budżet na wydatki majątkowe w ramach modernizacji technicznej zamyka się kwotą ok. 60 mln euro. Siłą rzeczy nie ma więc szans na poważniejsze inwestycje.

Ratunkiem może być tylko radykalne zwiększenie wydatków przeznaczanych na morskie systemy uzbrojenia w ramach budżetu obronnego, albo wyodrębnienie tych najważniejszych programów (budowa dwóch korwet, w przyszłości zaś na przykład na zakup okrętów podwodnych) poza marynarski budżet. Nie są to jakieś specjalnie wygórowane propozycje. Warto popatrzeć na listę najważniejszych przedsięwzięć realizowanych w dziedzinie modernizacji technicznej armii by dostrzec, że Marynarka Wojenna była w nich mocno dyskryminowana. Siły Powietrzne otrzymały samoloty transportowe C-295M, a czekają na wielozadaniowe F-16 i śmigłowce SW-4 (te ostatnie ze Świdnika). Wojska Lądowe rozpoczęły wdrażanie nowoczesnych transporterów opancerzonych i przeciwpancernych pocisków kierowanych, w kolejce zaś jest przetarg na nowe śmigłowce transportowe. Tymczasem marynarze dostali stare fregaty i okręty podwodne, które za 10 lat i tak trzeba będzie wycofać na złom. Budowa korwety posuwa się w żółwim tempie, a projekt niszczycieli min w ogóle zawieszono. Czas więc chyba najwyższy, aby MON postarało się o zabezpieczenie najważniejszych potrzeb morskiego rodzaju sił zbrojnych. Co prawda z Warszawy co rusz słychać głosy poddające w

Na posterunkach obserwacyjnych (POWT) zachowane zostaną radary N-23M, ale za kilka lat wszystkie zostaną włączone w skład zintegrowanego systemu obserwacji wód terytorialnych nadzorowanego przez Straż Graniczną RP.

wątpliwość posiadanie przez Polskę tak kosztownej „zabawki" jaką jest flota, ale na szczęście dla marynarzy członkostwo w NATO nakłada na nasz kraj szereg związanych z tym obowiązków, wypełnianych również na morzu.

Trochę gdybania

Apele o lepsze w przyszłości traktowanie przy budżetowej kasie Marynarki Wojennej nie są tylko „czczym gadaniem". Dla unaocznienia problemu warto przeanalizować kilka zestawień, które w sposób jak się wydaje dość klarowny przedstawią sytuację morskiego rodzaju sił zbrojnych w roku 2020, przy założeniu utrzymania finansowania na poziomie roku 2005. Otóż zarówno flota, jak i lotnictwo morskie stracą praktycznie możliwość wypełniania stawianych przed nimi zadań. W służbie pozostanie bowiem kilka mniejszych okrętów, będą miały po 30 i więcej lat, liczonych od chwili rozpoczęcia ich budowy. W powietrzu zaś pozostaną praktycznie tylko patrolowo-rozpoznawcze *Bryzy*.

Marynarka Wojenna jako pierwsza wprowadzi na uzbrojenie radar wykrywania celów powietrznych N-22M i wozy kierowania ogniem *Blenda*.

Stanie się tak, bowiem na lata 2010-2020 przypada, czy tego chcemy czy nie, czas wycofania ze służby znacznej liczby dziś eksploatowanych okrętów. Smutne zestawienie (według założeń planu optimum) prezentujemy w tabeli poniżej.

W przypadku czarnego scenariusza eksploatacja posiadanych środków będzie maksymalnie wydłużana, ale stan techniczny nie pozwoli na znaczne odstępstwa od zaprezentowanych w tabeli dat, co najwyżej o rok, może dwa. Przy obecnym poziomie finansowania nie uda się niestety zrealizować wielu potrzebnych programów

Wycofania sprzętu w latach 2010-2020

Fregaty rakietowe – dwa okręty kolejno w latach 2014 i 2015

Dozorowiec ORP *Kaszub* – 2016 r.

Okręty podwodne typ 207 – cztery jednostki pojedynczo w latach 2012-2015

Niszczyciele min projektu 206FM – trzy jednostki pojedynczo w latach 2011-2013

Trałowce projektu 207P – 12 jednostek systematycznie: w 2013 r. 2 szt., w latach 2014 i 2016 po 1 szt., w 2018 r. 2 szt. i w latach 2019-2020 5 szt.

Okręt szkolny projektu 888 – ok. 2015 r.

Okręty rozpoznawcze projektu 863 – po 2015 r.

Okręty hydrograficzne projektu 874 – po 2015 r.

Okręty ratownicze projektu 570M – po 2015 r.

Śmigłowce SH-2G – cztery szt. ok. 2015 r.

Śmigłowce Mi14PŁ/PS – wszystkie egzemplarze w latach 2012-2015 r.: w kolejnych latach z tego okresu odpowiednio 2, 3, 2 i 3 szt.

Sprzęt obecnie eksploatowany, a pozostający w służbie w roku 2020

- okręt podwodny ORP *Orzeł*
- trzy okręty rakietowe projektu 660M
- pięć trałowców projektu 207M/DM
- pięć okrętów transportowo-minowych projektu 767
- okręt dowodzenia i wsparcia ORP *Kontradmirał X. Czernicki*
- zbiornikowiec ORP *Bałtyk* (Z-1)
- okręty hydrograficzne ORP *Heweliusz* i ORP *Arctowski*
- okręty ratownicze ORP *Zbyszko* i ORP *Maćko*
- holowniki *H-9* i *H-10*
- holowniki *H-6* i *H-8*
- kutry holownicze *K-20* i *K-21*
- kuter *K-10*
- motorówki *M-22* i *M-40*
- samoloty *Bryza* – 13 szt. wszystkich wersji
- śmigłowce *Sokół* i *Anakonda* – 9 szt.

wymiany sprzętu. Do roku 2020 najprawdopodobniej będzie można sfinalizować dostawę tylko dwóch korwet wielozadaniowych, ale ich budowa zostanie bardzo mocno rozciągnięta w czasie (pierwsza zostanie oddana do służby w 2014 r., druga dopiero w latach 2018-2019). Powstaną też nie więcej niż trzy nowe niszczyciele min projektu 257 (ukryte pod kryptonimem 'Kormoran'). I to praktycznie wszystko. Będziemy mogli zapomnieć o wymianie okrętów podwodnych czy jednostkach wsparcia.

A przecież flota będzie też potrzebować pewnej liczby nowych jednostek specjalnych i pomocniczych. W tabeli na poprzedniej stronie nie wszystkie one zostały uwzględnione, ponieważ obecne analizy koncentrują się przede wszystkim na siłach głównych. Tymczasem w roku 2020 raczej na liście floty nie należy już umieszczać okrętu szkolnego ORP *Wodnik* (miałby wtedy 45 lat), obu dużych okrętów ratowniczych projektu 570M (po 46 lat od chwili wcielenia do służby), obu jednostek rozpoznawczych projektu 863 (po 45 lat) czy nawet okrętów hydrograficznych projektu 874 (po 38 lat). Do tej listy trzeba jeszcze dopisać po kilka holowników, kutrów czy motorówek.

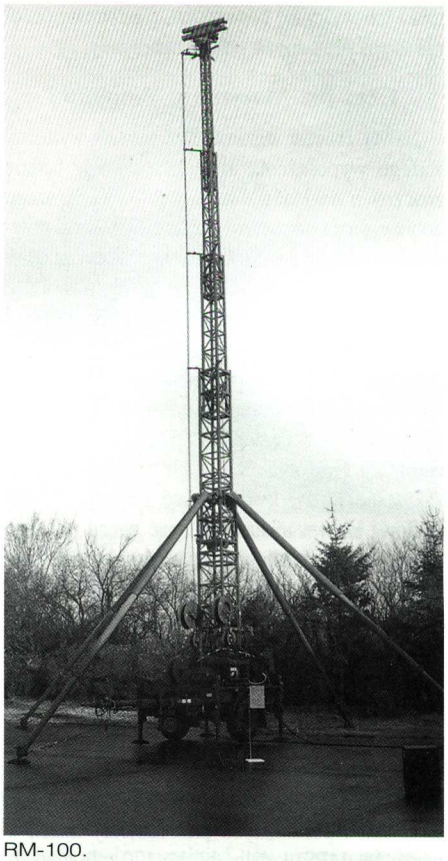
Czarny scenariusz jest oczywiście możliwy, ale przygotowywane alternatywne programy funkcjonowania Marynarki Wojennej w roku 2020 raczej nie biorą go pod uwagę. De facto bowiem oznaczałoby to bowiem powolne wygaszanie morskiego rodzaju sił zbrojnych. Stąd skupimy się raczej na omówieniu szans rozwoju, a przynajmniej utrzymania potencjału bojowego na niezmienionym poziomie, przy założeniu nieuniknionego postępu technicznego.

Plan tak zwany „optimum 2020" zakłada optymistycznie w wielu kategoriach nie tylko oczywisty przyrost wartości technicznej sprzętu, ale również wzrost ilościowy. I tak według tych założeń za 15 lat w składzie floty miałyby się znajdować: cztery fregaty nowego typu (zapewne używane, przejmowane stopniowo, pierwsza w latach 2010-2011, kolejne po jednej w latach 2014-2016), siedem korwet wielozadaniowych (a więc zrealizowano by wcześniejsze plany, z planem wcielenia czterech do 2013 r. i po jednej w latach 2014-2016), pięć okrętów podwodnych (w tym cztery nowe, wcielane do służby pojedynczo w latach 2012-2015 w miejsce *Kobbenów* plus ORP *Orzeł*, który według obecnych założeń zostanie skasowany w 2022 r.), trzy okręty rakietowe typu *Orkan* (ich wycofanie zaplanowano na 2024 r.), pięć starych trałowców projektu 207M/DM oraz nawet do 17 niszczycieli min typu 'Kormoran' (do 2012 r. są plany wcielenia czterech jednostek, do 2014 trzech kolejnych, w 2015 znów trzech, w latach 2016-2017 kolejnych trzech, w 2018 r. jednego i ponownie trzech w latach 2019-2020), okręt dowodzenia i wsparcia ORP *Kontradmirał X. Czernicki* oraz trzy okręty wsparcia operacyjnego sił zbrojnych (wcielane kolejno w latach 2012, 2016 i 2018).

Do tego dołączyć trzeba siły lotnictwa morskiego złożone z wciąż eksploatowanych samolotów *Bryza* oraz 10 śmigłowców poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych nowego typu kupowanych stopniowo w zamian za kasowane Mi-14PŁ oraz 15 śmigłowców ratowniczych i wielozadaniowych, czyli do obecnie posiadanych *Sokołów* i *Anakond* trzeba doliczyć sześć nowych ciężkich maszyn, które zastąpią trzy Mi-14PS.

Przedstawiony wariant optimum jawi się oczywiście jako program maksimum i trzeba życzyć marynarzom jego wypełnienia. Wiadomo jednak nie od dziś, że założenia lubią być korygowane „przez życie" stąd jest też w rezerwie wariant minimum, który również nie będzie mógł się obejść bez życzliwego wsparcia rządowego lub znacznego zwiększenia kwot przyznawanych marynarzom w ramach budżetu obronnego państwa. I w nim pojawiają się nowe typy uzbrojenia, choć oczywiście w mniejszych ilościach. Są więc korwety, ale tylko dwie, nie ma za to następców dla fregat typu *Oliver Hazard Perry*; jest ORP *Orzeł* plus tylko dwa nowe okręty podwodne zamiast wycofanych *Kobbenów*; są trzy *Orkany*; wśród jednostek przeciwminowych są stare plastikowe trałowce i nowe 'Kormorany' (jednak tylko siedem sztuk) wraz z okrętem dowodzenia i wsparcia; zaplanowano budowę tylko jednego okrętu wsparcia operacyjnego sił zbrojnych oraz zakup trzech ciężkich śmigłowców ratowniczych (zamiast sześciu) oraz 10 poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych.

Wszystkie przedstawione powyżej symulacje ilości posiadanych okrętów poszczególnych klas są na razie tylko bardzo wstępną przymiarką do przygotowywanych planów rozwoju Marynarki Wojennej na kolejne lata. Podkreślić trzeba jednak jeszcze raz z całą stanowczością – wszystkie te zamierzenia pozostaną tylko w sferze marynarskich marzeń bez jednoznacznych posunięć (bo puste deklaracje nie są nikomu potrzebne) MON i rządu wspierających finansowo wszelkie racjonalne i pożądane z punktu widzenia interesu państwa i sił zbrojnych projekty. Dziś w niektórych przypadkach trudno oczywiście mówić jeszcze o konkretnych kwotach przyznawanych na zakup w kraju lub zagranicą konkretnych wzorów uzbrojenia. Są jednak i takie, które już dziś wymagają zdecydowanych kroków, jak chociażby budowa prototypowej korwety czy powrót do projektu niszczyciela min.



RM-100.

ZDJĘCIA: ROBERT ROCHOWICZ, RADWAR, STOCZNIA MW.

ORP *Kontradmirał X. Czernicki* ma zostać doposażony w systemy łączności satelitarnej i natowskie linki przesyłania informacji. Docelowo ma też być przeklasyfikowany na okręt dowodzenia i zabezpieczenia działań zespołu trałowców i niszczycieli min.

BRYTYJSKIE KRĄŻOWNIKI POMOCNICZE II WOJNY ŚWIATOWEJ

Jacek Jarosz

Dzieje poszczególnych okrętów

Część I

Statki Peninsular & Oriental Line
(12 jednostek)

Maloja /II/, *Mooltan* /III/

Dwa ukończone w 1923 roku statki pasażerskie armator przeznaczył na australijską linię Londyn-Sydney. Liniowce były dwuśrubowymi parowcami o dwóch kominach, dwóch masztach, prostych dziobnicach i lekko nawisających rufach. Ich wymiary były następujące – długość 190,5 m, szerokość 22,3 i zanurzenie 9,3 m. Łączna moc tłokowych maszyn parowych poczwórnego rozprężania wynosiła 16 000 KM, co pozwalało na pływanie z prędkością 16 w. Statki mogły przewozić po 327 pasażerów w klasie I oraz po 329 – w II. Zostały zarekwirowane wkrótce po wybuchu wojny i przebudowane na krążowniki pomocnicze. Po konwersji ich uzbrojenie składało się z ośmiu pojedynczych armat kal. 152 mm Mk VII (20°) oraz dwóch pojedynczych armat przeciwlotniczych kal. 76 mm. *Maloja* /I/ miała teraz liczący 2725 ts zapas paliwa płynnego[1], natomiast *Mooltan* /III/ – 2876 ts. Obie jednostki przetrwały wojnę i po jej zakończeniu powróciły do swojego armatora, dalej pływając jako statki pasażerskie.

***Maloja* /II/** została zbudowana w stoczni Harland & Wolff w Belfaście (Irlandia Północna) pod numerem 588. Wodowanie odbyło się 19 kwietnia, ukończenie budowy nastąpiło 25 października, natomiast rozpoczęcie „dziewiczej podróży" – w listopadzie 1923 roku. Portem macierzystym liniowca był Belfast. Swój pierwszy rejs odbył on na trasie Londyn-Bombaj, a pierwszą regularną podróż na linii australijskiej rozpoczął 18 stycznia 1924 roku. Pojemność statku po wejściu do eksploatacji wynosiła 20 837 BRT, a od roku 1929 – 20 914 BRT. W tym też roku zainstalowano w jego siłowni dodatkowo turbiny na parę odlotową, co pozwoliło na zwiększenie prędkości marszowej do 17 w., zaś maksymalnej do 17,5 w. *Maloja* /II/ została zarekwirowana przez Admiralicję 11 września, a do służby jako krążownik pomocniczy ze znakiem taktycznym F 26[2] weszła po 10,5-tygodniowej przebudowie w Bombaju w listopadzie 1939 roku.

Jednostka otrzymała przydział do Patrolu Północnego, gdzie miała się głównie zajmować – jak nazwa wskazuje – patrolowaniem. 13 marca 1940 roku razem z krążownikiem ciężkim *Berwick* na południowy wschód od Islandii (63°00'N, 10°20'W) przechwyciła łamiący blokadę niemiecki statek pasażersko-towarowy *La Coruna* (1921/7414 BRT). Początkowo podawał się on za istniejący w rzeczywistości japoński frachtowiec *Taki Maru* (1916/1244 BRT), jednak Brytyjczycy nie dali się nabrać i nieprzyjacielska jednostka zmuszona została do samozatopienia. W maju 1940 roku HMS *Maloja* zakończył służbę w Northern Patrol i w następnym miesiącu wszedł w skład sił Western Approaches Command. Od lipca do października działał z Sierra Leone we Freetown Escort Force, a od listopada do kwietnia 1941 roku – w ramach Bermuda and Halifax Escort Force. Od maja do października tego roku operował w składzie North Atlantic Escort Force. 6 listopada 1941 roku *Maloja* /II/ zakończyła swoją służbę jako krążownik pomocniczy i wkrótce zaczęła pełnić funkcję transportowca wojska w czarterze Ministry of War Transport[3]. 15 stycznia 1947 roku liniowiec powrócił do swojego armatora i wkrótce przebudowano go w Londynie na jednoklasowy statek pasażerski. Jego pojemność po zakończeniu prac wynosiła 21 036 BRT, a liczba zabieranych pasażerów – 1030 w klasie turystycznej. W pierwszy powojenny rejs na linii Londyn-Sydney jednostka wypłynęła 10 czerwca 1948 roku. W kwietniu 1954 roku *Maloja* /II/ wyszła w swoją ostatnią podróż – tym razem do stoczni złomowej w Inverkeithing (nad Firth of Forth, vis-a-vis Edynburga).

***Mooltan* /III/**, tak jak jego jednostka bliźniacza, został zbudowany w stoczni Harland & Wolff w Belfaście. Miał numer budowy 587. Wodowania statku dokonano 15 lutego, budowę ukończono 21 września, a rozpoczęcie pierwszego rejsu nastąpiło 21 grudnia 1923 roku. Portem macierzystym liniowca był Belfast. Jego pojemność początkowo wynosiła 20 847 BRT, a od roku 1929 – 20 952 BRT. Tak jak na statku *Maloja* /II/, również na *Mooltanie* /III/ w 1929 roku dodatkowo zainstalowano turbiny parowe na parę odlotową, co także poprawiło osiągi statku. Liniowiec został zarekwirowany 6 (według części danych – 9) września, a do służby w charakterze krążownika pomocniczego o znaku taktycznym F 75 wszedł w październiku 1939 roku.

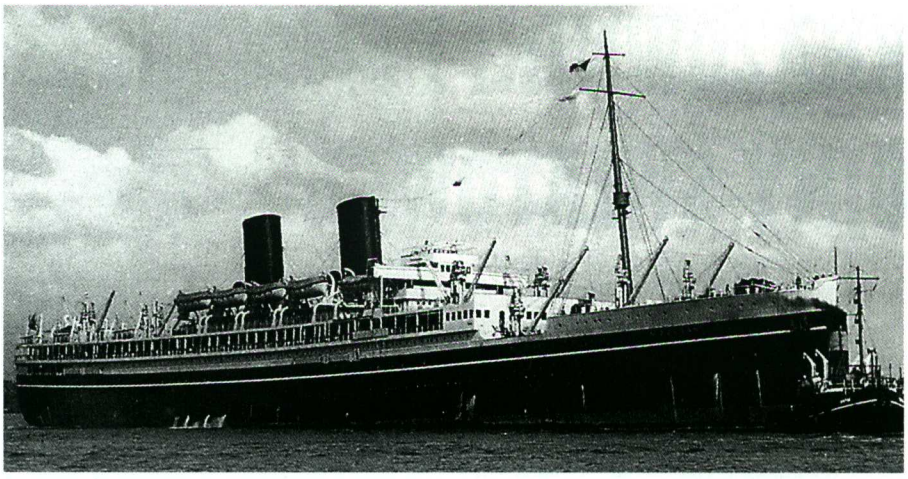
Maloja /II/ jeszcze jako statek pasażerski w barwach Peninsular & Oriental Line.

Konwersji dokonała stocznia Harland & Wolff w Belfaście, a trwała ona podobno (co jest sprzeczne z datą wejścia do służby) cztery miesiące. Jednostka otrzymała przydział do South Atlantic Station, gdzie głównie zajmowała się eskortowaniem konwojów. W lutym 1940 roku eskortowała składający się z pięciu statków niewielki konwój SLF-19 (Freetown-Wielka Brytania). Swoją służbę na Południowym Atlantyku okręt zakończył w kwietniu, a w maju 1940 roku wchodził w skład Freetown Escort Force. Od czerwca do lipca ponownie operował w ramach South Atlantic Station, a od sierpnia do stycznia 1941 roku – Freetown Escort Force. 20 tego miesiąca okręt zakończył swoją służbę w charakterze krążownika pomocniczego. Od 1 lutego 1941 roku *Mooltan* /III/ pełnił – po rozbrojeniu i stosownej

[1] Jedynymi brytyjskimi AMC (Armed Merchant Cruisers) okresu II w.ś. o kotłach parowych opalanym węglem były *Laurentic* /II/ i *Patroclus* /I/.

[2] Znaki te nie były malowane na burtach.

[3] Ministry of War Transport powstało 1 maja 1941 r. z połączenia Ministry of Shipping i Ministry of Transport.



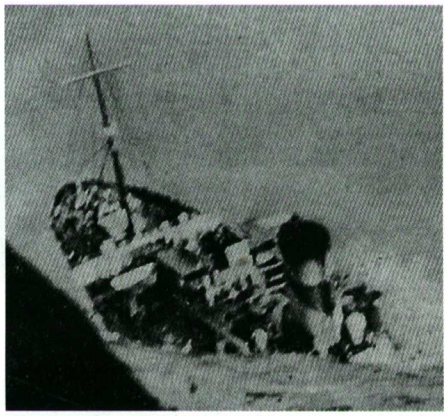
Mooltan /III/ również w służbie cywilnej.

adaptacji w Londynie przez firmę R. & H. Greey and Silley Weir Ltd. – funkcję transportowca wojska. 16 lipca 1947 roku powrócił do swojego armatora i wkrótce został przebudowany w stoczni Harland & Wolff w Belfaście na jednoklasowy statek pasażerski. Mógł przewozić teraz taką samą liczbę pasażerów jak *Maloja* /II/, natomiast jego pojemność wynosiła 21 039 BRT. 26 sierpnia 1948 roku liniowiec powrócił na przedwojenną trasę australijską. W styczniu 1954 roku wypłynął w swój ostatni rejs – do stoczni złomowej w Faslane w rejonie ujścia Clyde, nad Gareloch.

Rajputana, Ranchi, Ranpura, Rawalpindi

Statki te należały do serii czterech jednostek ukończonych w 1925 roku z przeznaczeniem na indyjską linię Londyn-Bombaj. Były to średniej wielkości dwuśrubowe parowce o dwóch dużych kominach, dwóch masztach oraz prostych dziobnicach i lekko nawisających rufach. Długość liniowców wynosiła od 173,2 (*Rajputana* i *Rawalpindi*) do 173,7 (*Ranchi* i *Ranpura*) m, szerokość – 21,7 m, a zanurzenie – 8,7 m. Tłokowe maszyny parowe poczwórnego rozprężania o łącznej mocy 15 000 KM pozwalały na osiąganie prędkości 17 w. Statki mogły przyjąć na swoje pokłady do 600 pasażerów w dwóch klasach, a ich załogi wynosiły po 380 osób. Zostały przejęte przez Admiralicję na przełomie sierpnia i września 1939 roku. Po przebudowie na krążowniki pomocnicze ich uzbrojenie składało się z ośmiu pojedynczych armat kal. 152 mm Mk VII (20°) oraz z dwóch pojedynczych armat przeciwlotniczych kal. 76 mm. Ze wszystkich jednostek zdjęto tylne kominy. *Rajputana* i *Rawalpindi* miały zapas paliwa wynoszący po 2100 ts, *Ranchi* – 1885 ts, zaś *Ranpura* – 2250 ts. *Rawalpindi* i *Rajputana* stały się ofiarami wojny, *Ranpurę* przebudowano na okręt warsztatowy, natomiast *Ranchi* powrócił do służby cywilnej u swojego armatora.

Rajputana została zbudowana w stoczni Harland & Wolff w Greenock pod numerem 661. Wodowanie statku odbyło się 6 sierpnia 1925, ukończenie budowy nastąpiło 30 grudnia tego roku, natomiast „dziewicza podróż" rozpoczęła się w styczniu 1926. Portem macierzystym liniowca był Greenock. Jego pojemność po wejściu do eksploatacji wynosiła 16 568 BRT, a w roku 1933 nieznacznie zwiększyła się do 16 644 BRT. Jednostka zabierała 307 pasażerów w klasie I i 288 w klasie II. Została zarekwirowana 4 września 1939 roku podczas pobytu w Jokohamie, a na krążownik pomocniczy przebudowano ją w przeciągu 12 tygodni w Kanadzie, w stoczni w Esquimalt (w pobliżu miasta Victoria na południowym wschodzie leżącej nad Pacyfikiem wyspy Vancouver w Kolumbii Brytyjskiej). Okręt otrzymał znak taktyczny F 35. Po wejściu do służby w grudniu *Rajputanę* przydzielono do sił America and West Indies Station, w ramach których operowała do kwietnia 1940 roku. W maju tego roku służyła w Bermuda Convoy Escort Force, a od czerwca do kwietnia 1941 – w Bermuda and Halifax Escort Force. Od początku tego miesiąca działała w składzie North Atlantic Escort Force. 13 kwietnia 1941 roku rano jednostka znajdowała się na zachód od Islandii. O godzinie 07.43 została trafiona dwiema torpedami wystrzelonymi przez dowodzony przez kpt. mar. Klausa Scholtza niemiecki okręt podwodny *U 108*. Brytyjski krążownik pomocniczy zatonął o godz. 08.45 na pozycji 64°50'N, 27°25'W ze stratą 41 ludzi. 277 (według części danych – 283) marynarzy zostało uratowanych przez niszczyciele –



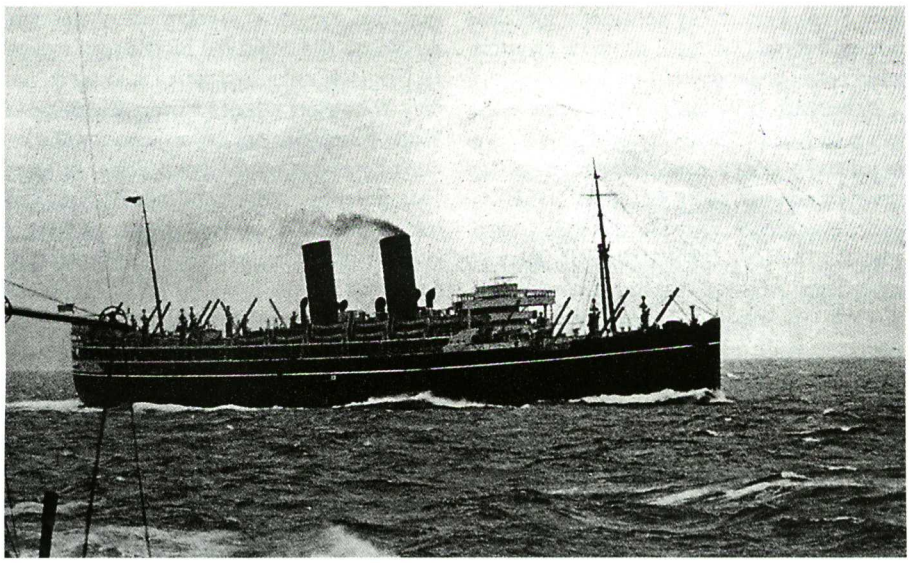
Krążownik pomocniczy *Rajputana* tonie 13 kwietnia 1941 r. po storpedowaniu przez okręt podwodny *U 108*. Zdjęcie z prasy niemieckiej.

HMS *Legion* i ORP *Piorun*, które przewiozły ich następnie do Rejkiawiku (isl. Reykjavik).

Ranchi został zbudowany w stoczni Hawthorn, Leslie & Company w Hebburn-on-Tyne, Newcastle pod numerem 534. Wodowanie liniowca nastąpiło 24 stycznia, ukończenie budowy – 28 lipca, a rozpoczęcie pierwszego rejsu – w sierpniu 1925 roku. Portem macierzystym statku był Newcastle. Początkowo jego pojemność wynosiła 16 650 BRT, natomiast od roku 1931 – 16 738 BRT. Liczba przewożonych pasażerów sięgała – 308 w klasie I i 282 – w II. W 1931 roku *Ranchi* otrzymał dodatkowo turbiny na parę odlotową. Został przejęty przez Admiralicję 27 sierpnia, a 9,5-tygodniową przebudowę na krążownik pomocniczy w Bombaju ukończono 23 października 1939 roku. Okręt otrzymał znak taktyczny F 15 i skierowanie na wody tamtejszych Indii Wschodnich. W lutym 1941 roku brał udział w nieudanych poszukiwaniach operującego na Oceanie Indyjskim niemieckiego rajdera – krążownika ciężkiego (od lutego 1940: ex-„pancernika kieszonkowego") *Admiral Scheer*[4]. W lutym 1942 roku opuścił East Indies Station, a w następnym miesiącu otrzymał przydział do Eastern Fleet. 16 marca 1943 roku *Ranchi* zakończył służbę jako krążownik pomocniczy i po rozbrojeniu oraz stosownej adaptacji zaczął pełnić funkcję transportowca wojska w czarterze Ministry of War Transport. 18 lipca 1947 roku został zwrócony swojemu armatorowi i skierowany do przebudowy na jednostkę cywilną do stoczni Harland & Wolff. Po jej zakończeniu w roku następnym stał się jednoklasowym statkiem pasażerskim o pojemności 16 974 BRT. 17 czerwcu 1948 roku wyszedł w pierwszy rejs z Londynu do Sydney. W styczniu 1953 roku został sprzedany na złom do Newport, portu w południowej Walii.

Ranpura, podobnie jak *Ranchi*, została zbudowana w stoczni Hawthorn, Leslie & Company w Hebburn-on-Tyne, Newcastle. Otrzymała numer budowy 532. Statek wodowano 13 września 1924, ukończenie budowy nastąpiło 23 marca 1925, natomiast „dziewicza podróż" rozpoczęła się 3 kwietnia tego roku. Portem macierzystym liniowca został Newcastle. Po wejściu do eksploatacji jego pojemność sięgała 16 585 BRT, od roku 1926 – 16 601 BRT, a od 1933 – 16 688 BRT. W klasie I mogło podróżować 310 pasażerów, natomiast w II – 280. 6 września 1939 w Kalkucie jednostka została przejęta przez Admiralicję. 11,5-tygodniową przebudowę na krążownik pomocniczy rozpoczęto w tamtejszej stoczni 8 września, a do służby w Royal Navy *Ranpura* weszła w początku grudnia. Noszący znak taktyczny F 93 okręt otrzymał przydział do Mediterranean Fleet, gdzie operował do lutego 1940 roku. Od marca do kwietnia tego roku służył w ramach South Atlantic Station, a w maju – w Halifax Escort Force. Od czerwca 1940 do kwietnia następnego roku okręt działał w Bermuda and Halifax Escort Force. W marcu 1941 roku przewiózł ładunek złota z Wielkiej Brytanii na Bermudy (via Islandia). Od maja do października 1941 służył w North Atlantic Escort Force, a w listopadzie tego roku dokonano zmian w uzbrojeniu głównym jednostki, zastępując cztery armaty kal. 152 mm Mk VII (20°) nowszym modelem Mk XII (30°). Po modernizacji, do lutego 1942 roku *Ranpura* operowała w ramach East Indies Station, a od marca do maja następnego roku – Eastern Fleet. Następnie okręt został zakupiony przez Admiralicję, przy czym przeznaczono dla niego rolę jednostki warsztatowej. Stosowna przebudowa trwała w HM Dockyard

[4] Dowodzony przez kmdra Theodora Kranckego *Admiral Scheer* od 23 października 1940 do 1 kwietnia 1941 roku na Atlantyku i Oceanie Indyjskim zatopił 17 alianckich jednostek o łącznym tonażu 113 223 BRT, w tym krążownik pomocniczy *Jervis Bay*.



Ranpura jako liniowiec pasażerski P & O Line.

Portsmouth od maja 1944 do stycznia 1946 roku. Noszący od 1947 znak taktyczny A 239 okręt służył we flocie brytyjskiej do roku 1961, kiedy to został sprzedany na złom do Włoch. 25 maja tego roku przybył do stoczni złomowej w La Spezii, gdzie dokonano rozbiórki.

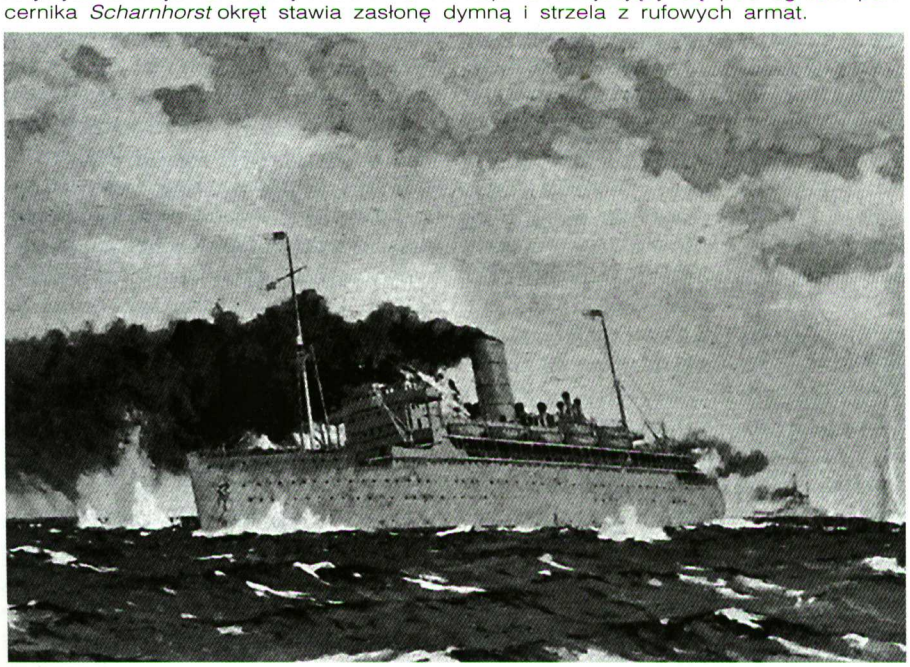
Rawalpindi, tak jak *Rajputana* został zbudowany w stoczni Harland & Wolff w Greenock. Otrzymał numer budowy 660. Wodowanie liniowca odbyło się 26 marca, a ukończenie budowy nastąpiło 3 września 1925 roku. Jego portem macierzystym był Greenock. Pojemność statku początkowo wynosiła 16 619 BRT, a od roku 1931 – 16 697 BRT. Liczba zabieranych pasażerów sięgała 310 pasażerów w klasie I oraz 290 – w II. Jednostka została zarekwirowana 24 sierpnia i skierowana do przebudowy na krążownik pomocniczy do Royal Albert Dock w Londynie. Dokonała jej firma R. & H. Greey and Silley Weir Ltd. Okręt wszedł do służby we wrześniu (według części danych – w październiku) 1939 roku i otrzymał przydział do Northern Patrol. 19 października na Północnym Atlantyku przechwycił podejrzaną jednostkę, którą okazał się niemiecki frachtowiec *Gonzenheim* /I/ (1918/4574 BRT). Aby nie dopuścić do zajęcia przez Royal Navy, statek armatora Unterweser Reederei dokonał samozatopienia.

23 listopada 1939 roku dowodzony przez kmdra Edwarda Coverleya Kennedy'ego[5] *Rawalpindi* patrolował obszar na wodach między Islandią a Wyspami Owczymi. O godzinie 15.51 na pozycji 63°40'N, 11°29'E wykrył nieprzyjacielską jednostkę, początkowo rozpoznaną jako „pancernik kieszonkowy" *Deutschland*. Okazało się jednak, że brytyjski krążownik pomocniczy natknął się na dowodzony przez wiceadm. Wilhelma Marschalla, próbujący przedrzeć się na Atlantyk między Islandią i Wyspami Owczymi zespół ciężkich okrętów Kriegsmarine, składający się z pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau*. Natychmiast wysłaną w eter wiadomość o nieprzyjacielu przejął krążownik lekki *Newcastle*, który jednak znajdował się zbyt daleko od miejsca akcji i nie zdążył na czas przybyć z pomocą. Okręt brytyjski postawił zasłonę dymną i dla skrócenia dystansu skierował się w praktycznie samobójczej misji w kierunku wrogich jednostek. Podczas prowadzonej walki artyleryjskiej ze *Scharnhorstem* został wielokrotnie trafiony pociskami kal. 280 mm[6] i o godz. 16.16 wydano rozkaz opuszczenia płonącego wraka.

Rawalpindi zatonął – jako pierwszy krążownik pomocniczy Royal Navy w czasie II wojny światowej – po około trzech godzinach od rozpoczęcia bitwy na pozycji 63°40'N, 12°31'W. Mając tylko stare, bo pochodzące z lat 1901 i 1909 armaty 6-calowe nie był w stanie nawiązać równorzędnej walki z szybszym, silnie uzbrojonym i opancerzonym przeciwnikiem. Poświęcenie kmdra Kennedy'ego i jego załogi nie poszło jednak na marne, gdyż po przedwczesnym wykryciu zespół niemiecki zmuszony został do powrotu do kraju, co z pewnością uratowało wiele jego potencjalnych ofiar na Atlantyku[7]. Zginęło 240 (według części danych 238, 270 lub 275) członków załogi *Rawalpindi*, natomiast jednostki Kriegsmarine podniosły z wody 27 marynarzy (*Gneisenau* – 21, zaś *Scharnhorst* – 6). Następnego dnia, po 36 godzinach przebywania w wodzie, 11 ludzi uratował krążownik pomocniczy *Chitral* /I/. Poprzez swoją samotną walkę, HMS *Rawalpindi* stał się jednym z dwóch (obok HMS *Jervis Bay*) najsłynniejszych brytyjskich krążowników pomocniczych II wojny światowej.

[5] Jego syn – Ludovic Kennedy (ur. 1919), stał się po wojnie znanym publicystą wojennomorskim, notabene w 1994 r. otrzymał tytuł szlachecki ('Sir').

Artystyczna wizja heroicznej walki HMS *Rawalpindi*. Znajdujący się pod ogniem pancernika *Scharnhorst* okręt stawia zasłonę dymną i strzela z rufowych armat.



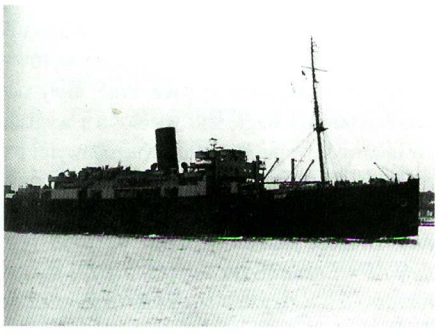
Cathay /II/, *Chitral* /I/, *Comorin*

Seria trzech przeznaczonych na australijską linię Londyn-Sydney jednostek została wprowadzona do eksploatacji w roku 1925. Były one podobnymi pod względem wielkości i wyglądu do liniowców typu *Ranpura* dwuśrubowymi parowcami. Miały po dwa nieco mniejsze kominy, po dwa maszty, proste dziobnice i krążownicze rufy. Długość statków wynosiła od 166,1 (*Cathay* /II/ i *Comorin*) do 167 (*Chitral* /I/) m, szerokość – 21,4 m, natomiast zanurzenie – 9,2 m. Tłokowe maszyny parowe poczwórnego rozprężania o łącznej mocy 13 000 KM pozwalały na pływanie z prędkością marszową 16 w. i maksymalną – 17,5 w. *Cathay* /II/ i *Comorin* mogły zabierać po 203 pasażerów w klasie I i po 103 w II, natomiast *Chitral* /I/ – 199 w klasie I i 135 – w II. Podobnie jak jednostki typu *Ranpura* liniowce zostały zarekwirowane na przełomie sierpnia i września 1939 roku. Po przebudowie na krążowniki pomocnicze *Cathay* /II/ i *Comorin* miały po osiem pojedynczych armat kal. 152 mm Mk VII (20°) i po dwie pojedyncze armaty przeciwlotnicze kal. 76 mm, natomiast *Chitral* /I/ był uzbrojony w siedem armat kal. 152 mm Mk XII (od początku 30°) oraz trzy pojedyncze armaty przeciwlotnicze kal. 102 mm Mk V. Dwa pierwsze okręty zachowały po dwa kominy, z trzeciego zaś – tylny (atrapę) zdjęto. Jednostki miały następujące zapasy paliwa: *Cathay* /II/ – 1340 ts, *Chitral* /I/ – 1850 ts, a *Comorin* – 1390 ts. Podczas działań wojennych zginęły *Cathay* /II/ i *Comorin*, natomiast *Chitral* /I/ powrócił do służby cywilnej.

[6] Kaliber rzeczywisty wynosił 283 mm.

[7] Innym razem jednak dowodzone przez kontradm. Güntera Lütjensa *Scharnhorst* i *Gneisenau* dopięły swego, w czasie odbytego od 22 stycznia do 22 marca 1941 roku rajdu na Atlantyku topiąc 22 jednostki alianckie o łącznym tonażu 115 622 BRT.

***Cathay* /II/** został zbudowany w stoczni Barclay, Curle & Company w Glasgow[8] pod numerem 602. Wodowanie statku odbyło się 31 października 1924, ukończenie budowy nastąpiło w marcu 1925 roku, a „dziewicza podróż" rozpoczęła się 27 tego miesiąca. Portem macierzystym liniowca był Glasgow. Jego pojemność po wejściu do eksploatacji wynosiła 15 104 BRT, w roku 1927 – 15 121 BRT, w 1932 – 15 272 BRT, a w 1934 – 15 225 BRT. *Cathay* /II/ został przejęty przez Admiralicję 25 sierpnia i skierowany do trwającej osiem tygodni konwersji w Bombaju na krążownik pomocniczy. Do służby w Royal Navy noszący znak taktyczny F 05 okręt wszedł 11 października 1939 roku, przy czym otrzymał przydział na wody wschodnioindyjskie. Służbę w ramach East Indies Station zakończył w sierpniu 1940 roku, a od następnego miesiąca do listopada 1941 operował we Freetown Escort Force. Od grudnia tego roku do stycznia 1942 należał do sił South Atlantic Station. Od 5 lutego jednostka pełniła funkcję transportowca wojska w czarterze Ministry of War Transport. 11 listopada 1942 roku, podczas lądowania sił alianckich w Północnej Afryce (operacja „Torch"), niedaleko od Bougie (północno-wschodnia Algieria; obecnie Bejaia, pol. Bidżaja), statek został zaatakowany przez niemieckie samoloty i zbombardowany. Zatonął następnego dnia na pozycji 36°44'N, 05°06'E, przy czym zginął jeden członek załogi, a 284 marynarzy uratowano.



Chitral /I/ ok. 1940 r., po przebudowie na Armed Merchant Cruiser, już bez drugiego komina i masztu tylnego.

***Chitral* /I/** zbudowany został w stoczni Alexander Stephen & Sons w Govan koło Glasgow pod numerem 504. Wodowanie jednostki odbyło się 27 stycznia 1925 roku, ukończenie budowy nastąpiło 12 czerwca, natomiast w pierwszy rejs statek wyruszył 3 lipca. Jego portem macierzystym był Glasgow. Pojemność początkowo wynosiła 15 248 BRT, od roku 1930 – 15 396 BRT, a od 1935 – 15 346 BRT. W roku 1930 liniowiec otrzymał dodatkowo turbiny na parę odlotową, a jego prędkość marszowa wzrosła do 17 w. Został zarekwirowany 30 sierpnia 1939 roku i skierowany na 4,5-tygodniową konwersję na krążownik pomocniczy do Glasgow, do stoczni, która go zbudowała. Do służby ze znakiem taktycznym F 57 wszedł w początku października, przy czym otrzymał skierowanie do Patrolu Północnego. 14 października znajdował się na wodach Scapa Flow, kiedy kotwiczący niedaleko pancernik *Royal Oak* został zatopiony przez niemiecki okręt podwodny *U 47*.

20 listopada 1939 roku podczas patrolu na południe od Islandii *Chitral* /I/ wypatrzył podejrzaną jednostkę, która podawała się za rzeczywiście istniejący norweski statek *Ada* (1921/2456 BRT). Okazało się jednak, że był to niemiecki frachtowiec *Bertha Fisser* (1919/4110 BRT), który po identyfikacji próbował dokonać samozatopienia. Nie było ono jednak do końca skuteczne, gdyż nieprzyjacielska jednostka nie chciała zatonąć. Okręt brytyjski ostrzelał ją z armat 6-calowych, ale nawet wtedy płonący statek nie poszedł na dno. Wkrótce jednak pozbawiony kontroli frachtowiec wpadł na skały i przełamał się na dwie części. 24 listopada *Chitral* /I/ uratował 11 rozbitków z HMS *Rawalpindi*, który dzień wcześniej zatonął po walce z zespołem niemieckich pancerników. Swoją służbę w Northern Patrol okręt zakończył w sierpniu 1940, a od listopada do lutego następnego roku operował w ramach Northern and Western Patrol. Natomiast od marca do kwietnia 1941 działał w Bermuda and Halifax Escort Force, a od maja do października tego roku – w North Atlantic Escort Force. Z kolei od listopada 1941 do lutego następnego roku służył w ramach East Indies Station, a od marca 1942 do grudnia 1943 – w Eastern Fleet. Pod koniec swojego pobytu na Oceanie Indyjskim okręt współpracował z krążownikiem pomocniczym *Alaunia* /II/. U schyłku roku *Chitral* /I/ przestał pełnić funkcję krążownika pomocniczego. Od 10 kwietnia do września 1944 roku był przebudowywany na transportowiec wojska w Stanach Zjednoczonych – w stoczni w Baltimore (stan Maryland). Po wojnie powrócił do swojego właściciela i do służby cywilnej. Od września 1947 do roku następnego został przebudowany w Londynie przez R. & H. Green and Silley Weir Ltd. na statek jednoklasowy, przy czym jego pojemność wynosiła teraz 15 555 BRT. W pierwszy powojenny rejs na australijskiej trasie Londyn-Sydney *Chitral* /I/ wypłynął 30 grudnia 1948 roku. W kwietniu 1953 roku został sprzedany na złom. Rozbiórki dokonano w stoczni złomowej W. H. Arnott Young & Co Ltd, w Dalmuir w rejonie ujścia rzeki Clyde.

Comorin, podobnie jak *Cathay* /II/, został zbudowany w stoczni Barclay, Curle & Company w Glasgow. Wodowanie odbyło się 31 października 1924, ukończenie budowy nastąpiło 11 kwietnia 1925, natomiast „dziewicza podróż" rozpoczęła się 25 tego miesiąca. Portem macierzystym jednostki był Glasgow. Jej pojemność po wejściu do eksploatacji wynosiła 15 116 BRT, w roku 1927 – 15 132 BRT, w 1930 – 15 279 BRT, a w 1934 – 15 241 BRT. Tak jak *Chitral* /I/, w roku 1930 statek otrzymał dodatkowo turbiny na parę odlotową, co pozwalało na zwiększenie prędkości marszowej do 17 w. *Comorin* został przejęty przez Admiralicję 5 września 1939, a do służby jako krążownik pomocniczy o znaku taktycznym F 49 wszedł – po czteromiesięcznej przebudowie w Południowej Afryce – w styczniu następnego roku. Okręt otrzymał przydział na wody Południowego Atlantyku, gdzie głównie miał się zajmować patrolowaniem. 4 lutego 1940 roku zatrzymał portugalski statek pasażersko-towarowy *Nyassa* /I/ (1906/8980 BRT) i zdjął z niego 10 Niemców usiłujących przedostać się do Europy. W kwietniu zakończył swoją działalność na South Atlantic Station, a w maju operował w ramach Bermuda Convoy Escort Force. W lutym 1941 powrócił do South Atlantic Station, a od marca pełnił służbę we Freetown Escort Force. 6 kwietnia 1941 roku na Północnym Atlantyku, na wschód od Islandii (54°39'N, 21°13'W) w siłowni jednostki wybuchł groźny pożar, którego nie udało się już opanować. Zginęło 20 ludzi, a 180 marynarzy w sztormowych warunkach przejęły niszczyciele *Brooke* i *Lincoln*[9] oraz frachtowiec *Glenartney* (1939/8986 BRT). Wrak *Comorina* zatonął następnego dnia na pozycji 54°34'N, 21°20'W po ostrzelaniu przez HMS *Lincoln*.

Carthage /II/, *Corfu*

Dwa ukończone w 1931 roku liniowce zbudowano z przeznaczeniem na dalekowschodnią trasę Londyn-Hongkong. Były one średniej wielkości dwuśrubowymi turbinowcami o dwóch kominach, dwóch masztach, prawie prostych dziobnicach i krążowniczych rufach. Ich długość wynosiła 164,5 m, szerokość – 21,7 m, a zanurzenie – 9,1 m. Siłownie turboparowe o łącznej mocy 14 000 KM pozwalały im na osiąganie prędkości marszowej 17,5 w. i maksymalnej – 19,5 w. Statki mogły przewozić niewiele ponad 370 pasażerów w dwóch klasach. Zostały przejęte przez Admiralicję w połowie września 1939 roku i przebudowane na krążowniki pomocnicze. Ich główne uzbrojenie stanowiło osiem pojedynczych armat kal. 152 mm Mk VII (20°). *Carthage* /II/ jako uzbrojenie przeciwlotnicze miał dwie pojedyncze armaty kal. 76 mm, natomiast *Corfu* – dwie armaty 12-funtowe (76 mm). Zapas paliwa *Carthage* /II/ wynosił 1288 ts, zaś *Corfu* – 1380 ts. Obie jednostki szczęśliwie przetrwały wojnę i po jej zakończeniu powróciły do służby cywilnej u swojego armatora.

***Carthage* /II/** został zbudowany w stoczni Alexander Stephen & Sons w Govan koło Glasgow pod numerem 535. Początkowo planowano dla niego nazwę *Canton* /II/. Wodowanie odbyło się 18 sierpnia, ukończenie budowy nastąpiło 25 listopada, a rozpoczęcie pierwszego rejsu – w grudniu 1931 roku. Portem macierzystym jednostki był Londyn. Po wejściu do eksploatacji jej pojemność wynosiła 14 304 BRT, a od roku 1934 – 14 182 BRT. Liniowiec mógł zabierać na swój pokład 175 pasażerów w klasie I oraz 196 – w II. Został zarekwirowany 17 (według części danych – 7) września 1939 i skierowany do przebudowy na krążownik pomocniczy do stoczni w Kalkucie. Trwała ona trzy miesiące i tydzień. Do służby w Royal Navy okręt wszedł ze znakiem taktycznym F 99 w styczniu 1940 roku. Otrzymał przydział na wody Indii Wschodnich, gdzie głównie zajmował się patrolowaniem. Od początku listopada 1941 roku operował razem z krążownikiem pomocniczym *Carnarvon Castle* /II/, krążownikiem ciężkim *Devonshire* i lekkim *Colombo* w ramach Force „F". Zespół ten otrzy-

[8] W stoczni Barclay, Curle & Company w Glasgow zbudowano m.in. dwukominowe parowce, przyszło polskie transatlantyki *Kościuszko* (od 1930: ex *Lituania* /II/; od 1921: ex *Caryca* 1915/6852 BRT), *Polonia* (od 1921: ex *Kursk* 1910/7500 BRT) i *Pułaski* (od 1930: ex *Estonia* /II/; od 1921: ex *Car* 1912/6345 BRT).

[9] Ten drugi to ex-amerykański „gładkopokładowiec" *Yarnall* (DD 143); później pod banderą norweską, a potem radziecką jako *Drużnyj*.

mał zadanie przechwycenia składającego się z sześciu statków vichystowskiego konwoju płynącego z Indochin na Południowy Atlantyk i dalej w kierunku Francji.

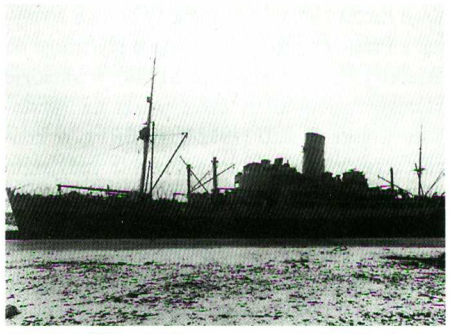
Operacja o kryptonimie „Bellringer" zakończyła się sukcesem. Po nawiązaniu kontaktu z jednostkami francuskimi, część z nich próbowała dokonać samozatopienia, jednak Brytyjczykom udało się sprawnie dokonać przejęcia. Ponieważ na statku pasażersko-towarowym *Cap Padaran* (1922/8009 BRT) załoga dokonała sabotażu w siłowni, *Carthage* /II/ otrzymał rozkaz doholowania go do Port Elizabeth (Południowa Afryka). Służbę w siłach East Indies Station okręt zakończył w lutym 1942, a od marca do kwietnia tego roku należał do Eastern Fleet. W czerwcu 1942 roku wszystkie stare armaty kal. 152 mm jednostki zostały wymienione na model Mk XII (30°), po czym powróciła ona do Floty Wschodniej. W sierpniu okręt opuścił Ocean Indyjski, a od września do listopada operował w ramach South Atlantic Station. Od grudnia 1942 do lutego następnego roku *Carthage* /II/ ponownie trafił do Eastern Fleet. Od marca do kwietnia 1943 znowu należał do South Atlantic Station, a od maja do listopada tego roku – po raz kolejny do Eastern Fleet. Od 30 grudnia 1943 roku jednostka – po rozbrojeniu i przebudowie – pełniła funkcję transportowca wojska w czarterze Ministry of War Transport. Po wojnie powróciła do swojego armatora i w latach 1947-1948 w jednej ze stoczni w rejonie ujścia Clyde została ponownie przystosowana do pełnienia służby cywilnej. W trakcie prac stoczniowych zdjęto drugi komin, a po ich zakończeniu pojemność liniowca wynosiła 14 283 BRT, a liczba zabieranych pasażerów – 181 w klasie I i 213 – w turystycznej. Kadłub statku również zmienił barwy – malowano go odtąd na biało. Po przebudowie *Carthage* /II/ pływał na dalekowschodniej linii Londyn-Hongkong do czasu sprzedaży na złom w 1961 roku do Japonii. W maju tego roku jako *Carthage Maru* wszedł do Osaki, gdzie firma złomowa Mitsui Bussan Kaisha go rozebrała.

Corfu został zbudowany pod numerem 534, tak jak *Carthage* /II/ w stoczni Alexander Stephen & Sons w Govan koło Glasgow. Początkowo planowano dla niego nazwę *Chefoo*. Wodowanie statku odbyło się 20 maja, ukończenie budowy nastąpiło 24 września, a rozpoczęcie „dziewiczej podróży" – 16 października 1931 roku. Portem macierzystym liniowca był Londyn. Początkowo jego pojemność sięgała 14 293 BRT, a od roku 1934 – 14 170 BRT. Liczba przewożonych pasażerów wynosiła – 178 w klasie I i 200 – w II. 20 maja 1932 roku *Corfu* wypłynął z Londynu w pierwszy z trzech rejsów do Sydney, po zakończeniu których powrócił na linię dalekowschodnią. Został przejęty przez Admiralicję 14 września, a do służby jako krążownik pomocniczy ze znakiem taktycznym F 86 wszedł 25 listopada 1939 roku. Trwającej 10 tygodni przebudowy dokonała stocznia Harland & Wolff w Belfaście. W grudniu okręt dołączył do Northern Patrol, w ramach którego miał zajmować się głównie patrolowaniem. W czerwcu 1940 służył w Western Approaches Command, a od lipca do września następnego roku – we Freetown Escort Force. 10 lipca 1940 roku, podczas pobytu na Południowym Atlantyku, *Corfu* miał kolizję w gęstej mgle z lotniskowcem *Hermes*, który odniósł uszkodzenia dziobu. Od października 1941 do lutego następnego roku działał w ramach East Indies Station, a od marca do sierpnia 1942 – Eastern Fleet. We wrześniu trafił do South Atlantic Station, gdzie operował do kwietnia 1943 roku. W styczniu tego roku osiem starych 6-calowych armat jednostki zostało zastąpionych przez dziewięć modelu Mk XII (30°), natomiast dotychczasowe uzbrojenie przeciwlotnicze zastąpiły cztery armaty kal. 102 mm Mk XVI.

W trakcie tej modernizacji jednostka otrzymała również katapultę, dźwig oraz dwa wodnosamoloty *Kingfisher*. Po zakończeniu prac stoczniowych *Corfu* był najsilniej uzbrojonym brytyjskim krążownikiem pomocniczym. Od maja 1943 do lutego następnego roku okręt był przydzielony do West Africa Command. Od 17 lutego 1944 roku pełnił – po rozbrojeniu i stosownej adaptacji – funkcję transportowca wojska. Dwa lata po wojnie, 31 lipca 1947, powrócił do swojego armatora i do roku następnego, podobnie jak *Carthage* /II/, został przystosowany do pełnienia służby cywilnej jako statek pasażerski. Również i jemu zdjęto drugi komin, a kadłub zaczęto malować odtąd na biało. Mógł teraz przewozić taką samą liczbę pasażerów jak jednostka bliźniacza, a jego pojemność wynosiła 14 280 BRT. Od roku 1949, podobnie jak przed wojną, *Corfu* pływał na dalekowschodniej linii Londyn-Hongkong. Tak jak *Carthage* /II/ został w roku 1961 zakupiony przez japońską firmę złomową Mitsui Bussan Kaisha. W sierpniu tego roku statek jako *Corfu Maru* wszedł do stoczni złomowej w Niihamie na północnym wybrzeżu wyspy Shikoku (pol. Sikoku), gdzie dokonano rozbiórki.

Canton /III/

Przeznaczony na trasę Southampton-Hongkong pojedynczy liniowiec średniej wielkości został ukończony na niecały rok przed wybuchem II wojny światowej. Był dwuśrubowym turbinowcem o jednym kominie, dwóch masztach, nieco nawisającym dziobie i krążowniczej rufie. Pojemność jednostki wynosiła 15 784 BRT, natomiast jej wymiary – 171,5 x 22,3 x 9 m. Siłownia turboparowa o łącznej mocy 18 500 KM pozwalała na osiąganie prędkości marszowej 18 w., a maksymalnej – 20 w. Statek mógł zabierać na swój pokład 260 pasażerów w klasie I i 220 – w II, natomiast jego załoga sięgała 370 ludzi. Jako krążownik pomocniczy

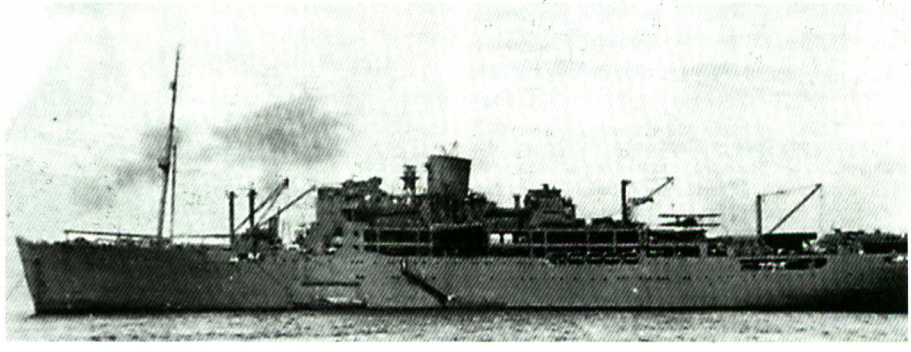


Canton /III/ niedługo po przebudowie na krążownik pomocniczy Royal Navy, jeszcze z wysokim kominem.

otrzymał uzbrojenie składające się z ośmiu pojedynczych armat kal. 152 mm Mk XII (20°) oraz z dwóch pojedynczych armat przeciwlotniczych kal. 76 mm. Jedna z podstaw jego armat 6-calowych pochodziła z roku 1895! Zapas paliwa po konwersji dochodził do 1318 ts. Po pewnym okresie służby komin jednostki w celu zmniejszenia mas z górnych jej partii został „przycięty", jednak po zakończeniu wojny wrócił do swojej normalnej wielkości. Po szczęśliwie przetrwanej wojnie *Canton* /III/ został zwrócony dawnemu armatorowi i dalej pływał jako liniowiec pasażerski.

***Canton* /III/** zbudowany został w stoczni Alexander Stephen & Sons w Govan koło Glasgow pod numerem 557. Wodowanie odbyło się 14 kwietnia, ukończenie budowy nastąpiło 9 września, a rozpoczęcie pierwszego rejsu – 7 października 1938 roku. Portem macierzystym jednostki był Londyn. Liniowiec został zarekwirowany 19 października, a do służby w Royal Navy jako krążownik pomocniczy o znaku taktycznym F 97 wszedł w listopadzie (według części źródeł – w grudniu) 1939 roku. Konwersji dokonała w siedem tygodni stocznia, która go zbudowała – Alexander Stephen & Sons. Otrzymał przydział do Patrolu Północnego. 10 stycznia 1940 roku wszedł na mieliznę koło wyspy Lewis (Hebrydy) i odniósł dość poważne uszkodzenia dna. Udało mu się jednak zejść z mielizny samodzielnie i bez asysty powrócić do bazy. Po remoncie ponownie znalazł się w Northern Patrol, gdzie służył do maja. Od czerwca do lipca 1940 roku okręt operował w ramach Western Approaches Command. 17 czerwca tego roku *Canton* /III/ został zaatakowany przez niezidentyfikowany okręt podwodny (tak podają nie potwierdzone relacje), jednak udało mu się wystrzeloną w jego kierunku torpedę wymanewrować. Od sierpnia 1940 do listopada następnego roku miał przydział do Free-

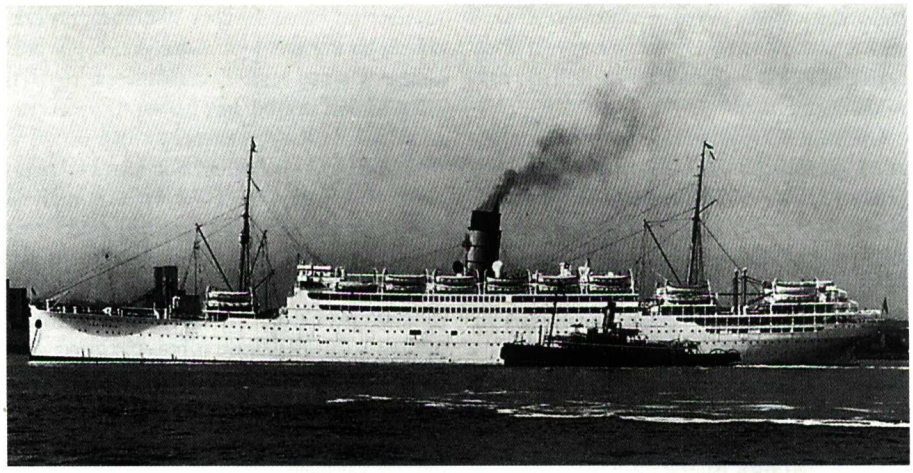
HMS *Canton* po modernizacji z 1941 r., już z obniżonym kominem. Widoczne wyposażenie lotnicze w części rufowej jednostki oraz antena radaru typu 271 w „latarni" przed kominem.



town Escort Force. 17 sierpnia 1940 roku wypłynął z Freetown jako jedyna osłona płynącego do Wielkiej Brytanii konwoju SL-44, w składzie którego znajdował się także polski transportowiec wojska *Pułaski* (1912/6345 BRT). W końcu czerwca 1941 roku na Oceanie Indyjskim okręt został rozpoznany przez niemiecki krążownik pomocniczy *Kormoran*[10], jednak do bezpośredniego kontaktu między obu jednostkami nie doszło. 10 lipca około 300 Mm na południowy zachód od wyspy St. Paul (Ocean Indyjski) przechwycił niemiecki statek *Hermes* (1926/7209 BRT), który dokonał samozatopienia.

W lecie 1941 roku *Canton* /III/ przeszedł modernizację, w trakcie której zamontowano na nim wyposażenie lotnicze – katapultę i dźwig, a także zaokrętowano dwa wodnosamoloty *Seafox*. Kolejnym przydziałem jednostki były wody Południowego Atlantyku. Po zatopieniu 24 listopada 1941 roku na północny wschód od brazylijskiego portu Pernambuco (obecnie Recife) brytyjskiego krążownika lekkiego *Dunedin*[11], pokładowy *Seafox* przez kilka dni bezskutecznie poszukiwał rozbitków. Od grudnia do sierpnia 1942 roku krążownik pomocniczy działał w ramach South Atlantic Station, po czym powrócił do kraju i został ponownie skierowany do modernizacji. Okręt otrzymał dodatkowo dziewiątą armatę 6-calową Mk XII, a jednocześnie zwiększono ładunki miotające w całej artylerii głównej. Stare armaty przeciwlotnicze kal. 76 mm zamieniono na 4 x 102 mm Mk XVI (2 x II), przy czym dodatkowo zamontowano dwa działka przeciwlotnicze 40 mm Vickersa („pom-pomy") oraz 10 działek kal. 20 mm Oerlikona. W miejsce brytyjskich *Seafoxów* okręt otrzymał amerykańskie *Kingfishery*.

Po zakończeniu modernizacji *Canton* /III/ przybył na Ocean Indyjski, gdzie dołączył do Eastern Fleet. W styczniu następnego roku wszedł w skład zespołu floty składającego się z lotniskowca eskortowego *Battler*, krążownika ciężkiego *Suffolk*, krążowników lekkich *Kenya* i *Newcastle*, niszczyciela *Nepal* oraz fregaty *Bann*. Okręty te miały w ramach operacji o kryptonimie „Thwart" przechwycić kilka łamaczy blokady, które jak się spodziewano, powinny w najbliższym czasie próbować przedrzeć się z Japonii do Niemiec. Ostatecznie żadnych nieprzyjacielskich jednostek nie odkryto i była to ostatnia akcja, w której *Canton* /III/ uczestniczył jako krążownik pomocniczy (jako taki przepłynął dystans 257 967 Mm). Po przebudowie w Kapsztadzie, 10 kwietnia 1944 jednostka weszła do służby jako transportowiec wojska w czarterze Ministry of War Transport. Do swojego armatora powróciła 28 września 1947 roku, po czym w stoczni Alexander Stephen & Sons w Govan koło Glasgow z powrotem przebudowano ją na statek pasażerski. Teraz pomalowany na biało liniowiec mógł zabierać na swój pokład 298 pasażerów w klasie I i 244



Należąca do Cunard-White Star Line *Carinthia* /II/ w służbie cywilnej, tutaj w białym malowaniu jako wycieczkowiec.

w turystycznej, natomiast jego pojemność wynosiła 16 033 BRT. W październiku 1947 wypłynął w pierwszy powojenny rejs na dalekowschodniej linii Southampton-Hongkong, na której był eksploatowany do czasu sprzedania na złom w 1962 roku. 31 sierpnia tego roku opuścił Londyn i skierował się do Hongkongu, gdzie rozbiórki dokonała firma Leung Yau Shipbreaking Co Ltd.

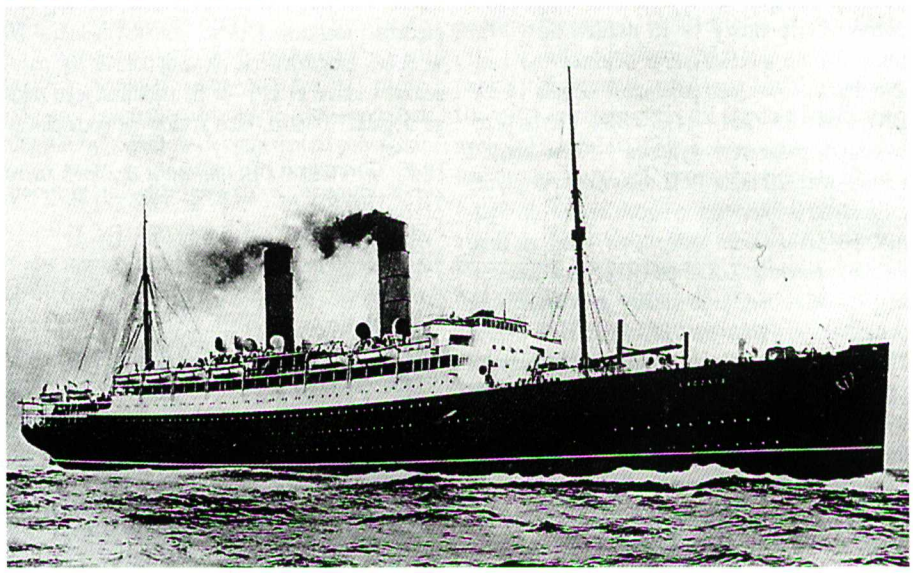
Statki Cunard-White Star Line
(8 jednostek)

Carinthia /II/, *Laconia* /II/

Oba liniowce należały do liczącej pięć jednostek przeznaczonej na linię nowojorską serii typu *Scythia* /II/. Oprócz nich były to – *Franconia* /II/ (1923/20 158 BRT), *Samaria* /II/ (1921/19 602 BRT) i *Scythia* /II/ (1921/19 730 BRT). Cała ta trójka w czasie wojny pływała jako transportowce wojska, a po jej zakończeniu powróciła do służby cywilnej. *Carinthia* /II/ i *Laconia* /II/ były dość dużymi dwuśrubowymi turbinowcami o pojedynczych kominach, dwóch masztach, prostych dziobnicach oraz nawisających rufach. Ich wymiary były następujące: długość – 190 (*Laconia* /II/) lub 190,2 (*Carinthia* /II/) m, szerokość – 22,3 (*Laconia* /II/) lub 22,4 (*Carinthia* /II/) m i zanurzenie – 10 m. Siłownie turboparowe o łącznej mocy 13 500 KM pozwalały im na pływanie z prędkością 16 w. Statki zostały przejęte przez Admiralicję na przełomie sierpnia i września 1939 roku. Po przebudowie na krążowniki pomocnicze ich uzbrojenie składało się z ośmiu pojedynczych armat kal. 152 mm Mk VII o kącie podniesienia 14 (*Laconia* /II/) lub 20° (*Carinthia* /II/) oraz z dwóch pojedynczych armat przeciwlotniczych kal. 76 mm. Zapas paliwa *Carinthii* /II/ wynosił 2270 ts, a *Laconii* /II/ – 1895 ts. Niestety oba liniowce stały się ofiarami wojny.

***Carinthia* /II/** została zbudowana w stoczni Vickers Limited w Barrow-in-Furness pod numerem 586. Początkowo dla statku planowano nazwę *Servia* /II/. Wodowanie odbyło się 24 lutego, ukończenie budowy nastąpiło w sierpniu 1925 roku, a rozpoczęcie „dziewiczego rejsu" z Liverpoolu do Nowego Jorku – 22 tego miesiąca. Portem macierzystym jednostki był Liverpool, a jej pojemność wynosiła 20 277 BRT. Transatlantyk mógł przyjąć na swój pokład 240 pasażerów w klasie I, 460 – w II i 950 – w III, natomiast załoga składała się z 450 marynarzy. Po wejściu na linię północnoamerykańską *Carinthia* /II/ pływała również z wycieczkami. W roku 1931 zmodernizowano jej pomieszczenia pasażerskie – teraz do dyspozycji klientów były klasy – kabinowa, turystyczna i III. Do służby jako krążownik pomocniczy Royal Navy jednostka weszła w drugiej poło-

Laconia /II/ jeszcze jako statek pasażerski. Liniowiec stał się słynny po zatopieniu go przez niemiecki okręt podwodny *U 156*.



[10] Dowodzony przez kmdra por. Theodora Detmersa *Kormoran* (HSK 8/Schiff 41, ozn. bryt. 'Raider G'), podczas odbytej od 3 października 1940 do 19 listopada 1941 r. na Atlantyku, Oceanie Indyjskim i Pacyfiku wyprawy zatopił 11 alianckich jednostek o łącznym tonażu 68 274 BRT; został zniszczony przez australijski krążownik lekki *Sydney*, który jednak również w wyniku walki między obu okrętami zatonął.

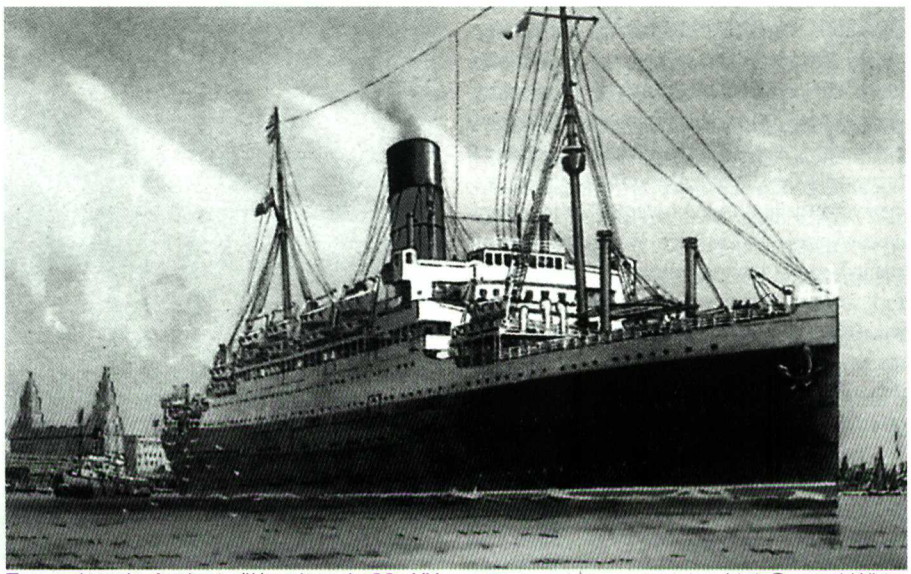
[11] Ten bliźniak późniejszych OORP *Dragon* i *Conrad* został torpedowany przez niemiecki okręt podwodny *U 124*.

wie września 1939 roku. Konwersji dokonała stocznia Vickersa w Barrow-in-Furness, a trwała ona podobno trzy i pół miesiąca (co przeczy dacie wcielenia do służby). 18 stycznia 1940 roku okręt dołączył do Northern Patrol, a w swój pierwszy rejs patrolowy wypłynął z jednego z portów rejonu ujścia Clyde trzy dni później. W kwietniu opuścił Patrol Północny, a w następnym miesiącu dołączył do North Atlantic Escort Force.

6 czerwca 1940 roku koło Irlandii, na zachód od zatoki Galway (53°13'N, 10°40'W), podczas powrotu z wód hiszpańskich, dowodzony przez kmdra J. F. B. Barretta krążownik pomocniczy został zaatakowany przez dowodzony przez por. mar. Engelberta Endrassa niemiecki okręt podwodny *U 46*. O godzinie 13.13 zygzakującą *Carinthię* /II/ trafiła jedna torpeda w część rufową. Okręt zastopował, a po odkryciu peryskopu U-boota otworzył ogień z dwóch armat odpędzając nieprzyjacielską jednostkę. Nie na długo jednak, gdyż po 20 minutach *U 46* ponownie zaatakował wystrzeliwując drugą torpedę, która przeszła obok dziobu w odległości około 5 m. Po kolejnym otworzeniu ognia przez jednostkę brytyjską U-boot zniknął, tym razem już na dobre. Na pomoc uszkodzonej *Carinthii* /II/ następnego dnia rano przybyły dwa stare niszczyciele *Volunteer* i *Wren* oraz trałowiec *Gleaner*, który wziął ją na hol. Później hol przejął holownik *Marauder*, jednak ostatecznie w ciężkich warunkach pogodowych holowanie przerwano i po półtorej godzinie, o 13.15 krążownik pomocniczy przełamał się i zatonął 35 Mm na wschód od przylądka Bloody Foreland (irl. Cnoc Fola), na północny zachód od Irlandii. Zginęło czterech członków załogi okrętu.

***Laconia* /II/** zbudowana została w stoczni Swan, Hunter & Wigham Richardson w Wallsend-on-Tyne, Newcastle pod numerem 1125. Wodowanie statku odbyło się 9 kwietnia 1921, ukończenie budowy nastąpiło w styczniu 1922, a rozpoczęcie pierwszej podróży z Southampton do Nowego Jorku – 25 maja tego roku. Portem macierzystym liniowca był Liverpool, a jego pojemność wynosiła 19 680 BRT. Liczba zabieranych pasażerów sięgała – 340 w klasie I, 340 – w II i 1500 – w III, natomiast załoga składała się z 410 marynarzy. Po odbyciu „dziewiczego rejsu" *Laconia* /II/ zaczęła pływać do Nowego Jorku z Liverpoolu. Od roku 1923 operowała z Hamburga, a od 1924 – ponownie z Liverpoolu. Także w 1924 roku dokonano zmniejszenia liczby przewożonych pasażerów. W latach 30. statek pływał również z wycieczkami. Przejęcie przez Admiralicję nastąpiło 5 września 1939 roku. Do służby w Royal Navy okręt ze znakiem taktycznym F 42 wszedł w styczniu następnego roku, po 4,5-miesięcznej przebudowie w Portsmouth. Otrzymał przydział do zajmujących się głównie eskortowaniem konwojów atlantyckich sił Halifax Escort Force, gdzie służył razem z kilkoma innymi byłymi liniowcami Cunard-White Star Line – *Alaunią* /II/, *Ascanią* /II/ i *Ausonią* /II/. Powyższą służbę opuścił w maju, a od następnego miesiąca do kwietnia 1941 roku operował w ramach Bermuda and Halifax Escort Force. Na przełomie listopada i grudnia 1940 roku okręt osłaniał duży, płynący z Halifaksu do Wielkiej Brytanii konwój HX-90. Od maja do września 1941 roku działał w składzie North Atlantic Escort Force.

Od 1 października 1941 roku *Laconia* /II/ pełniła – po przezbrojeniu i stosownej adaptacji – funkcję transportowca wojska w czarterze Ministry of War Transport. W tym okresie jej główne uzbrojenie składało się z dwóch pojedynczych armat kal. 120 mm oraz z sześciu armat przeciwlotniczych kal. 76 mm. 1 września 1942 roku statek samotnie wypłynął z Kapsztadu w rejs do Wielkiej Brytanii. Dowodzony przez kpt. mar. Rudolfa Sharpa transportowiec przewoził 1800 jeńców włoskich, 268 brytyjskich wojskowych, 103 pilnujących Włochów Polaków oraz około 80 kobiet i dzieci. 12 września, około 900 Mm na południe od Freetown, *Laconia* /II/ została zaatakowana przez dowodzony przez kmdra ppor. Wernera Hartensteina niemiecki okręt podwodny *U 156*. Po trafieniu dwiema torpedami (w dziób i w śródokręcie) statek zatonął na pozycji 05°05'S, 11°38'W. Szeroko zakrojona akcja ratownicza oraz atak amerykańskiego samolotu na U-boota w jej trakcie, spowodował wydanie przez dowódcę U-bootwaffe, adm. Karla Dönitza, brzemiennego w skutkach rozkazu o nie udzielaniu pomocy rozbitkom z zatopionych alianckich statków („Laconia-Befehl").



Transatlantyk *Andania* /II/ w latach 30. XX w. na pocztówce armatorskiej Cunard-White Star Line.

Alaunia /II/, *Andania* /II/, *Ascania* /II/, *Aurania* /III/, *Ausonia* /II/

Pięć statków pasażerskich należało do serii zbudowanych dla Cunard Line w pierwszej połowie lat 20. sześciu średniej wielkości dwuśrubowych turbinowców typu 'A' przeznaczonych na trasę północnoamerykańską. Szóstą jednostką serii była *Antonia* (1922/13 867 BRT) w latach 1942-1948 jako HMS *Wayland* pełniła – po stosownej przebudowie w latach 1940-1942 i odkupieniu przez Admiralicję – funkcję okrętu warsztatowego Royal Navy, po czym została złomowana w Troon w Szkocji. Liniowce były dwumasztowymi jednokominowcami o prostych dziobnicach i nawisających rufach. Ich wymiary były następujące: długość – od 164 (*Alaunia* /II/, *Andania* /II/ i *Ausonia* /II/), poprzez 164,1 (*Ascania* /II/) do 164,6 (*Aurania* /III/) m, szerokość – 19,9 m oraz zanurzenie – 9,6 m. Wynosząca 8500 KM łączna moc siłowni turboparowej pozwalała osiągać prędkość 15 w. Statki mogły zabierać następujące liczby pasażerów: 484 klasy kabinowej i 1222 – III (*Alaunia* /II/ i *Andania* /II/), 500 klasy kabinowej i 1200 – III (*Ascania* /II/ i *Aurania* /III/) lub 510 klasy kabinowej i 1178 – III (*Ausonia* /II/). Ich załogi składały się z 270 ludzi.

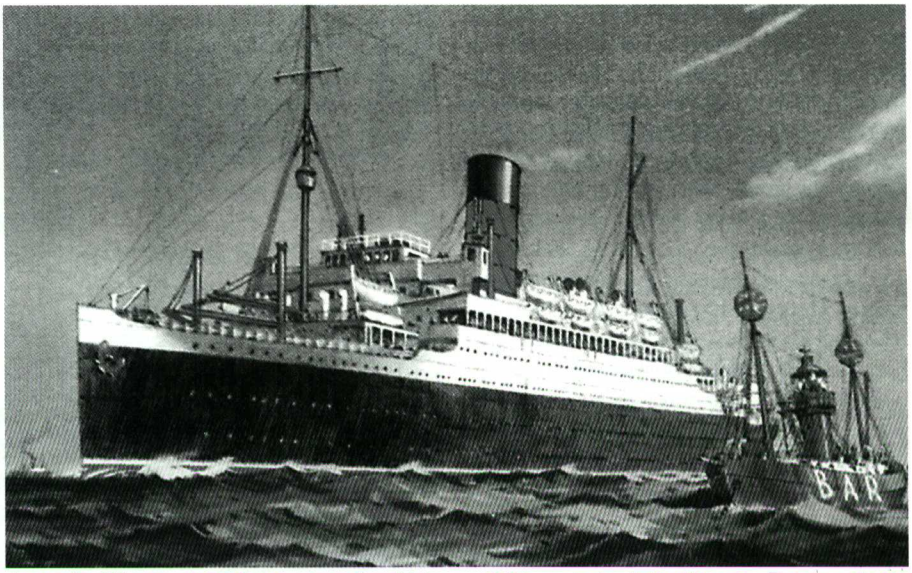
Liniowce zostały zarekwirowane na przełomie sierpnia i września 1939 roku oraz przebudowane na krążowniki pomocnicze. Uzbrojenie okrętów stanowiło po osiem pojedynczych armat 6-calowych Mk VII o kącie podniesienia 14 (*Andania* /II/ i *Ausonia* /II/) lub 20° (*Alaunia* /II/, *Ascania* /II/ i *Aurania* /III/) oraz po dwie pojedyncze armaty przeciwlotnicze kal. 76 mm. Zapasy paliwa poszczególnych jednostek były następujące: *Alaunia* /II/ – 1619 ts, *Andania* /II/ – 1847 ts, *Ascania* /II/ – 2200 ts, *Aurania* /III/ – 1591 ts i *Ausonia* /II/ – 1586 ts. W czasie działań wojennych zginął jeden statek (*Andania* /II/), a po ich zakończeniu trzy przebudowane w latach 1942-1945 nadal pełniły funkcje okrętów warsztatowych (*Alaunia* /II/, *Aurania* /III/ jako *Artifex* oraz *Ausonia* /II/), jeden natomiast powrócił do służby cywilnej jako liniowiec pasażerski (*Ascania* /II/).

***Alaunia* /II/** została zbudowana w stoczni John Brown & Company w Clydebank koło Glasgow pod numerem 495. Wodowanie jednostki odbyło się 7 lutego, ukończenie jej budowy nastąpiło w lipcu 1925 roku, a rozpoczęcie pierwszego rejsu z Liverpoolu do Montrealu – 24 tego miesiąca. Portem macierzystym transatlantyka był Liverpool, a jego pojemność wynosiła 14 030 BRT. W roku 1926 statek zaczął pływać do Kanady z Londynu. Przez Admiralicję został przejęty 25 sierpnia 1939 roku i skierowany do HM Dockyard Gibraltar na trwającą pięć tygodni przebudowę na krążownik pomocniczy. Okręt wszedł do służby w październiku ze znakiem taktycznym F 17. Do kwietnia 1940 roku operował w składzie Halifax Escort Force. Od maja tego roku do marca 1941 służył w Bermuda and Halifax Escort Force. W październiku 1940 roku wraz z krążownikiem pomocniczym *Montclare*

na Północnym Atlantyku eskortował składający się z 49 statków konwój HX-79, płynący z Halifaksu do Wielkiej Brytanii. Od kwietnia do października 1941 należał do sił North Atlantic Escort Force, a od listopada do lutego następnego roku – East Indies Station. Od marca 1942 do marca 1944 roku okręt służył w Eastern Fleet, przy czym często operował z HMS *Chitral* /I/. Od kwietnia 1944 roku należał do Plymouth Command. W maju rozpoczęto w HM Dockyard Devonport (Devonport jest częścią miasta Plymouth) przebudowę liniowca na okręt warsztatowy dla Royal Navy. Oficjalne odkupienie *Alaunii* /II/ przez Admiralicję od armatora nastąpiło 8 grudnia 1944 roku. Prace stoczniowe trwały do sierpnia bądź września roku następnego. Po 12-letniej służbie (głównie w Devonport) jednostka została sprzedana na złom. 10 września 1957 roku przybyła do stoczni złomowej w Blyth (niewielkie miasto portowe na północy Anglii, na północ od Newcastle i ujścia Tyne), gdzie uległa rozebraniu przez firmę H. Bolckow.

***Andania* /II/** zbudowana została w stoczni Hawthorn, Leslie & Company w Hebburn-on-Tyne, Newcastle pod numerem 500. Wodowanie statku nastąpiło 1 listopada 1921, ukończenie budowy – 24 maja 1922, natomiast „dziewicza podróż" na trasie Southampton-Montreal rozpoczęła się 1 czerwca tego roku. Portem macierzystym jednostki był Liverpool, a jej pojemność wynosiła 13 950 BRT. W roku 1925 transatlantyk zaczął pływać na trasie Hamburg-Nowy Jork, a dwa lata później – Liverpool-Montreal. 5 września 1939 roku został zarekwirowany i skierowany do przebudowy w stoczni Cammell Laird w Birkenhead (bądź w jej filii w Liverpoolu, po drugiej stronie ujścia rzeki Mersey) na krążownik pomocniczy. Trwała on 10 tygodni. Okręt wszedł do służby w Royal Navy w końcu listopada i dołączył do Patrolu Północnego. Podczas jednego z patroli, 15 czerwca 1940 roku w nocy około 200 Mm na południowy wschód od Islandii, *Andania* /II/ została storpedowana przez dowodzony przez kpt. mar. Hansa Cohausza niemiecki okręt podwodny *UA*[12]. Uszkodzona jednostka otworzyła ogień do zaobserwowanego U-boota, dlatego też trzy kolejne wystrzelone przez niego torpedy były niecelne. Niewiele to jednak pomogło brytyjskiemu okrętowi, który zatonął następnego dnia o godz. 00.25 na pozycji 62°36'N, 15°09'W (według części danych *Andania* /II/ została zaatakowana około 70 Mm od Rejkiawiku i poszła na dno dopiero o świcie 16 czerwca).

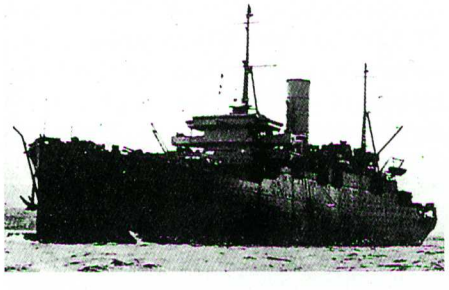
***Ascania* /II/** została zbudowana w stoczni Armstrong, Whitworth & Company w Newcastle pod numerem 971. Wodowanie odbyło się 20 grudnia 1923, ukończenie budowy nastąpiło dopiero 2 maja 1925 roku, a rozpoczęcie pierwszej podróży na trasie Londyn-Montreal – 22 tego miesiąca. Portem macierzystym transatlantyka był Liverpool, a jego pojemność wynosiła 14 013 BRT. Admiralicja przejęła *Ascanię* /II/ 5 września 1939 roku i skierowała na sześciotygodniową przebudowę na krążownik pomocniczy do stoczni Cammell Laird w Birkenhead położonego nad Mersey (po drugiej stronie ujścia rzeki leży Liverpool). Okręt wszedł do służby 16 października ze znakiem taktycznym F 68. Otrzymał skierowanie do Halifax Escort Force, a jego głównym zadaniem było eskortowanie konwojów atlantyckich. Dotychczasowy przydział opuścił w maju 1940, a od czerwca do kwietnia następnego roku służył w Bermuda and Halifax Escort Force. Od maja do października 1941 operował w ramach North Atlantic Escort Force, natomiast od listopada do września roku następnego – New Zealand Station. Po przezbrojeniu (a w zasadzie rozbrojeniu) i stosownej adaptacji w stoczni John I. Thornycroft w Southampton od 29 października 1942 pełnił funkcję transportowca wojska w czarterze Ministry of War Transport, a od 21 kwietnia następnego roku – transportowca desantowego (LSI/L/[13]). 19 czerwca 1944 roku statek miał na redzie Neapolu niegroźną kolizję z polskim transportowcem wojska *Sobieski* (1939/ /11 030 BRT). W grudniu 1947 roku *Ascania* /II/ powróciła do swojego armatora i już 20 tego miesiąca wyszła w pierwszy rejs na północnoatlantyckiej trasie Liverpool-Halifax. W latach 1949-1950 liniowiec został zmodernizowany – miał teraz pojemność 14 440 BRT i mógł zabierać na swój pokład 198 pasażerów w klasie I oraz 498 – w turystycznej. 21 kwietnia 1950 roku wypłynął w pierwszy rejs z Liverpoolu do Montrealu. Pod koniec 1956 sprzedano go na złom, a 1 stycznia następnego roku wszedł do stoczni złomowej w Newport w południowej Walii, gdzie został pocięty przez firmę J. Cashmore.



Ascania /II/ na pocztówce armatorskiej w 1934 r. koło latarniowca *Bar* w rejonie Liverpoolu.

***Aurania* /III/** zbudowana została w stoczni Swan, Hunter & Wigham Richardson w Wallsend-on-Tyne, Newcastle pod numerem 1127. Wodowanie nastąpiło 6 lutego, ukończenie budowy – 6 września, a rozpoczęcie „dziewiczego rejsu" na trasie Liverpool-Nowy Jork – 13 września 1924 roku. Portem macierzystym statku był Liverpool, a jego pojemność wynosiła 13 984 BRT. Od roku 1925 transatlantyk pływał do Montrealu z Liverpoolu, zaś od 1928 – z Londynu. Został zarekwirowany 30 sierpnia 1939 roku i następnie w przeciągu pięciu tygodni poddany konwersji na krążownik pomocniczy w stoczni, która go zbudowała. Otrzymał znak taktyczny F 28. Po wejściu do służby 15 października przydzielono go do Northern Patrol, gdzie operował do kwietnia 1940 roku. W maju służył w Halifax Escort Force, a od czerwca do kwietnia następnego roku – w Bermuda and Halifax Escort Force. Od maja do października 1941 działał w ramach North Atlantic Escort Force. 21 października 1941 roku, płynąc w eskorcie konwoju SL-89 (Freetown-Wielka Brytania) na pozycji 50°N, 19°W został zaatakowany przez dowodzony przez kpt. mar. Reinharda Hardegena niemiecki okręt podwodny *U 123*. Po trafieniu jedną torpedą *Aurania* /III/ została dość poważnie uszkodzona, jednak udało jej się pod opieką niszczyciela eskortowego *Crome* i eskortowca *Totland*[14] dotrzeć bezpiecznie do bazy, płynąc ze sporym przechyłem z prędkością 8 w. (wg innych danych holowały ją dwa niszczyciele). Od listopada 1941 do marca następnego roku jednostka należała do Plymouth Command. 20 stycznia (wg innych danych – w marcu) 1942 roku rozpoczęła się jej przebudowa w HM Dockyard Devonport na okręt warsztatowy, a 9 (według części danych – 24) marca tego roku została ona zakupiona przez Admiralicję. 1 grudnia 1942 roku zmieniono nazwę okrętu na *Artifex*, który do służby w nowej roli wszedł w maju 1944. W roku 1947 otrzymał znak taktyczny A 118. W styczniu 1961 roku dawny transatlantyk Cunarda sprzedano na złom do Włoch. Rozbiórki dokonano w stoczni złomowej w La Spezii.

Prawdopodobnie *Aurania* /III/ jako okręt warsztatowy *Artifex* około 1944 r.



[12] Budowany dla Turcji w Niemczech *Batiray*, zarekwirowany po wybuchu wojny i wcielony do Kriegsmarine.

[13] Landing Ship Infantry, Large.

[14] Ex-amerykański patrolowiec Coast Guardu *Cayuga* (CGC 54) typu *Champlain*.

***Ausonia* /II/** została zbudowana tak jak *Ascania* /II/ w stoczni Armstrong, Whitworth & Company w Newcastle. Otrzymała numer budowy 970. Wodowanie statku odbyło się 22 marca 1921, ukończenie budowy nastąpiło w czerwcu 1921, natomiast rozpoczęcie pierwszej podróży na trasie Liverpool-Montreal – 31 sierpnia następnego roku. Portem macierzystym jednostki był Liverpool, a jej pojemność wynosiła 13 912 BRT. Od roku 1923 transatlantyk zaczął pływać do Montrealu z Londynu. Został przejęty przez Admiralicję 2 września 1939 roku i w przeciągu ośmiu tygodni przebudowany w stoczni koncernu Vickers-Armstrong w Walker, Newcastle, na krążownik pomocniczy. Do służby wszedł 15 października. Otrzymał znak taktyczny F 53, a w listopadzie przydział do Halifax Escort Force z zadaniem eskortowania konwojów atlantyckich. Służbę tę opuścił w maju 1940, a od czerwca do kwietnia następnego roku operował w ramach Bermuda and Halifax Escort Force. W maju 1941 roku jego dwie 6-calowe armaty Mk VII zostały zastąpione przez nowszy model Mk XII (30°). Po modernizacji, do października okręt służył w North Atlantic Escort Force. 27 marca 1942 rozpoczęła się przebudowa *Ausonii* /II/ w HM Dockyard Portsmouth na okręt warsztatowy, a 3 czerwca tego roku została ona zakupiona przez Admiralicję. Jednostka weszła do służby w nowym charakterze w kwietniu bądź w maju 1944 roku. W roku 1945 została odstawiona do rezerwy, jednak już wkrótce powróciła do służby czynnej. W roku 1947 otrzymała znak taktyczny A 153. Od 1958 roku stacjonowała na Malcie, gdzie wchodziła w skład Floty Śródziemnomorskiej. Po powrocie do kraju, we wrześniu 1964 roku odstawiono ją w Portsmouth. W sierpniu następnego roku okręt sprzedano na złom do Hiszpanii. Miesiąc później przybył do stoczni złomowej w Castellón (między Walencją a Barceloną).

Laurentic /II/

Zbudowany w roku 1927 dla armatora White Star Line trzyśrubowy parowiec z turbinami na parę odlotową początkowo był przeznaczony na północnoatlantycką linię Liverpool-Nowy Jork, jednak już w roku następnym zaczął pływać do Montrealu. Transatlantyk miał dość staroświecką sylwetkę o dwóch kominach, dwóch masztach, prostej dziobnicy oraz lekko nawisającej rufie. Jego pojemność wynosiła 18 724 BRT, natomiast wymiary – 182,9 x 23 x 8,8 m. Siłownia o łącznej mocy 15 000 KM pozwalała na osiąganie prędkości 16 w. Liniowiec mógł zabierać na swój pokład 594 pasażerów w klasie kabinowej, 406 – w turystycznej oraz 500 – w III. Został zarekwirowany na kilka dni przed wybuchem wojny i przebudowany na krążownik pomocniczy. Po konwersji jego uzbrojenie składało się z siedmiu pojedynczych armat kal. 140 mm (25°) oraz z trzech pojedynczych armat przeciwlotniczych kal. 102 mm Mk V. Zapas paliwa (na statku tym – podobnie jak na *Patroclusie* /I/ – wyjątkowo węgla) dochodził do 3536 ts. Jako okręt wojenny nie miał szczęścia i zatonął po ponad rocznej służbie.

Krążownik pomocniczy *Laurentic* /II/ tonie rufą 4 listopada 1940 r. po storpedowaniu przez niemiecki okręt podwodny *U 99*.

***Laurentic* /II/** zbudowany został w stoczni Harland & Wolff w Belfaście pod numerem 470. Wodowanie jednostki odbyło się 16 czerwca, ukończenie budowy nastąpiło 1 listopada, a rozpoczęcie „dziewiczego rejsu" do Nowego Jorku – 12 listopada 1927 roku. Portem macierzystym liniowca był Liverpool. Do Montrealu zaczął pływać 27 kwietnia 1928 roku. Po połączeniu w roku 1934 White Star Line i Cunard Line jego armatorem stał się Cunard-White Star Line. 18 sierpnia 1935 roku doszło do kolizji na Morzu Irlandzkim między *Laurenticem* /II/ a frachtowcem armatora Blue Star Line – *Napier Star* (1927/10 116 BRT), w wyniku której zginęło sześciu członków załogi liniowca. Po powrocie do kraju, w grudniu tego roku statek został odstawiony w Southampton. 14 września 1936 roku wypłynął w jeden rejs w charakterze transportowca wojska do Palestyny. W kwietniu 1938 roku odstawiono go ponownie, tym razem w Falmouth (wg innych danych – na rzece Dart w Dartmouth).

Przez Admiralicję został przejęty 26 sierpnia 1939 i po 6,5-tygodniowej przebudowie w HM Dockyard Devonport wszedł do służby 16 października tego roku. W początku listopada okręt dołączył do Patrolu Północnego. Podczas jednego z rejsów patrolowych, 15 listopada został poważnie uszkodzony przez silny sztorm. 22 listopada przechwycił podający się początkowo za holenderski statek *Flora* (1921/1417 BRT) niemiecki frachtowiec *Antiochia* (1921/3106 BRT). Niemcy dokonali próby samozatopienia, jednak statek nie tonął. Wobec informacji o zagrożeniu ze strony U-bootów w rejonie Islandii, *Laurentic* /II/ ostrzelał kilkakrotnie jednostkę nieprzyjacielską, która ostatecznie zatonęła następnego dnia. 6 stycznia 1940 roku okręt wszedł na mieliznę na południowy zachód od wyspy Islay (najbliższa Irlandii z archipelagu Hebrydy Wewnętrzne) i został poważnie uszkodzony. Udało mu się jednak samodzielnie zejść z mielizny i dojść do bazy. Po kilkumiesięcznym (wg innych danych – sześciotygodniowym) remoncie w stoczni, która go zbudowała, wrócił do służby w Northern Patrol, gdzie jeszcze operował do października, po czym przeznaczono go do Northern and Western Patrol.

3 listopada w nocy koło przylądka Bloody Foreland (irl. Cnoc Fola, płn.-zach. Irlandia), powracający z patrolu krążownik pomocniczy został zaatakowany przez U-boota kpt. mar. Otto Kretschmera, czyli przez *U 99*. Dowodzony przez kmdra E. P. Viviana okręt po trafieniu czterema torpedami odniósł poważne uszkodzenia i musiał zastopować. Następnego dnia, około godz. 03.30, został dobity przez U-boota kolejnymi dwiema torpedami i zatonął o 05.25 na pozycji 54°09'N, 13°44'W. Zginęło 49 członków załogi *Laurentica* /II/[15], a pozostałych uratował niszczyciel *Hesperus*. Nieco wcześniej w tym samym rejonie *U 99* zatopił brytyjski frachtowiec *Casanare* (1924/5376 BRT), a prawie jednocześnie z *Laurenticem* /II/ – drugi krążownik pomocniczy – *Patroclus* /I/.

Statki Anchor Line
(5 jednostek)

California /IV/

Statek należał do serii czterech zbudowanych w początku lat 20. dwuśrubowych turbinowców typu *Cameronia* /II/ przeznaczonych na linię nowojorską. Pozostałymi jednostkami były – *Cameronia* /II/ (1921/16 280 BRT), *Tuscania* /II/ (1922/16 991 BRT) i *Tyrrhenia* (1922/16 243 BRT; od 1924: *Lancastria* Cunard Line). W czasie wojny cała trójka pełniła funkcje transportowców wojska. Statki miały po jednym kominie, po dwa maszty, proste dziobnice i lekko nawisające rufy. Ich siłownie turboparowe o łącznej mocy 13 500 KM pozwalały na pływanie z prędkością marszową 16 w. i maksymalną 17 w. *California* /IV/ miała pojemność 16 792 BRT i wymiary – 176,5 x 21,3 x 8,8 m. Mogła zabierać 251 pasażerów w klasie I, 465 – w II i 1044 – w III, natomiast jej załoga liczyła 330 marynarzy. Statek został zarekwirowany na kilka dni przed wybuchem wojny. Po przebudowie na krążownik pomocniczy jego uzbrojenie składało się z ośmiu pojedynczych armat 6-calowych Mk VII (20°) oraz z dwóch pojedynczych armat przeciwlotniczych kal. 76 mm. Zapas paliwa dochodził do 2713 ts. Jednostka niestety stała się kolejną ofiarą wojny, tym razem po ataku nie-

[15] W historii brytyjskich krążowników pomocniczych nazwa *Laurentic* była pechowa, gdyż noszący ją w czasie I wojny światowej okręt również zatonął (na minach w 1917 r., notabene z ok. 3200 sztabami złota, później wydobytego).

HMS *California* w nietypowym jak na krążownik pomocniczy malowaniu.

mieckich samolotów (już jako transportowiec).

***California* /IV/** została zbudowana w stoczni Alexander Stephen & Sons w Govan koło Glasgow pod numerem 494. Wodowanie statku nastąpiło 17 kwietnia, ukończenie budowy – 14 sierpnia 1923 roku, a rozpoczęcie pierwszego rejsu – 26 tego miesiąca. Portem macierzystym transatlantyka był Glasgow. W roku 1929 dokonano modernizacji jego pomieszczeń pasażerskich – teraz mógł zabierać na swój pokład 206 pasażerów w klasie kabinowej, 440 – w turystycznej oraz 485 – w III. Liniowiec został przejęty przez Admiralicję 25 sierpnia, kiedy znajdował się w doku w Glasgow, a po 3,5-tygodniowej przebudowie w stoczni Fairfield Shipbuilding & Engineering Company, w październiku 1939 roku wszedł do służby w Royal Navy jako krążownik pomocniczy o znaku taktycznym F 55. Otrzymał przydział do Northern Patrol, do którego należał do sierpnia 1940 roku. W swój pierwszy rejs bojowy z konieczności wypłynął bez przeprowadzenia wszystkich niezbędnych prób odbiorczych.

16 września 1940 roku okręt wyszedł z Plymouth do Southampton, przy czym w jego eskorcie znajdowały się niszczyciele – ORP *Błyskawica* i HMS *Witherington*. Od listopada do lutego następnego roku operował w ramach Northern and Western Patrol, a od marca do kwietnia 1941 – Western Patrol. Od maja do października tego roku służył w North Atlantic Escort Force, a od listopada do marca 1942 – w siłach South Atlantic Station. Od 1 kwietnia 1942 roku *California* /IV/ pełniła funkcję transportowca wojska w czarterze Ministry of War Transport. 11 lipca 1943 roku podczas rejsu w konwoju „Faith" z Glasgow do Freetown, około 320 Mm na zachód od Oporto (Portugalia) statek został zaatakowany przez trzy samoloty niemieckie He-177 *Greif* (według części danych – FW-200 *Condor*) jednostki KG-40. Po trafieniu bombą kierowaną Hs-293 stanął w płomieniach i został opuszczony przez załogę oraz transportowanych żołnierzy. Zginęło 72 ludzi (według innych danych – 46), a 695 udało się uratować. Podczas tego nalotu na dno poszedł także transportowiec wojska *Duchess of York* (1929/20 021 BRT), a uszkodzony został frachtowiec *Port Fairy* (1928/10 243 BRT). Wrak *Californii* /IV/ następnego dnia został dobity przez niszczyciel *Douglas* i poszedł na dno na pozycji 41°15'N, 15°24'W.

Scotstoun (ex *Caledonia* /III/), *Transylvania* /II/

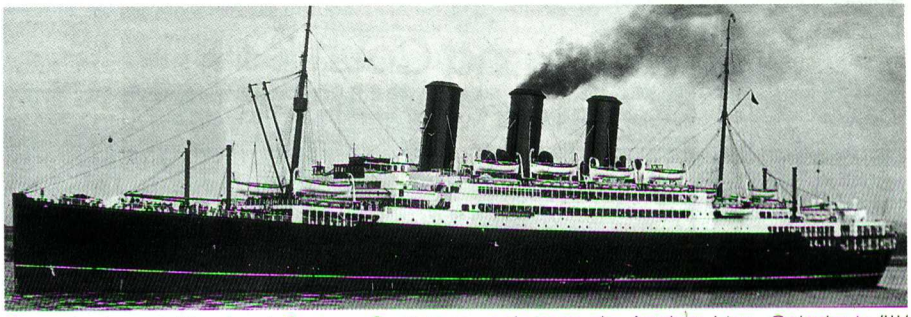
Dwa zbudowane w roku 1925 średniej wielkości dwuśrubowe turbinowce zostały przeznaczone na północnoatlantycką linię Glasgow-Nowy Jork. Miały po trzy kominy, dwa maszty, proste dziobnice i krążownicze rufy. Ich długość wynosiła 168,3 m, szerokość – 21,4 m, a zanurzenie – 8,8 m. Siłownie turboparowe o łącznej mocy 13 500 KM pozwalały im na pływanie z prędkością marszową 16 w. i maksymalną – 17 w. Oba statki zostały zarekwirowane na przełomie sierpnia i września 1939 roku i przebudowane na krążowniki pomocnicze. Ich uzbrojenie składało się z ośmiu pojedynczych armat 6-calowych Mk VII (20°) oraz z dwóch pojedynczych armat przeciwlotniczych kal. 76 mm. Zapas paliwa *Scotstouna* wynosił 2495 ts, a *Transylvanii* /II/ – 2378 ts. Jednostki nie miały wojennego szczęścia, stając się ofiarami U-bootów.

Scotstoun zbudowany został pod nazwą *Caledonia* /III/ w stoczni Alexander Stephen & Sons w Govan koło Glasgow pod numerem 495. Wodowanie jednostki odbyło się 21 kwietnia, ukończenie jej budowy – 25 września, natomiast rozpoczęcie „dziewiczej podróży" – 3 października 1925 roku. Portem macierzystym statku był Glasgow. Jego pojemność wynosiła 17 046 BRT, natomiast liczba zabieranych na pokład pasażerów – 205 w klasie I, 403 – w II oraz 800 – w III. *Caledonia* /III/ została przejęta przez Admiralicję 30 sierpnia, a do służby jako krążownik pomocniczy pod nazwą *Scotstoun* wcielono ją we wrześniu (według części danych – w październiku) 1939 roku po czterotygodniowej przebudowie w stoczni Harland & Wolff w Belfaście. Okręt otrzymał przydział do Patrolu Północnego z głównym zadaniem patrolowania wód między Irlandią i Islandią. 19 października niedaleko od Rejkiawiku zatrzymał niemiecki zbiornikowiec *Biscaya* (1927/ /6369 BRT), a dwa dni później na Drodze Duńskiej (cieśninie między Grenlandią a Islandią) – frachtowiec *Poseidon* (1922/5864 BRT). Ta druga jednostka próbowała dokonać samozatopienia, jednak nieskutecznie. 25 października opuszczony statek przechwycił HMS *Transylvania* i wkrótce zatopił go ogniem swoich armat. 17 listopada dowodzony przez kmdra Hardy'ego *Scotstoun* wypatrzył jednostkę podającą się za szwedzki frachtowiec *Isa Trellborg*. Okazało się jednak, że był to niemiecki *Eilbek* (1936/2185 BRT), który został przejęty przez załogę pryzową i odprowadzony do Glasgow.

10 stycznia 1940 roku krążownik pomocniczy przeszedł ciężki sztorm, w czasie którego przechyły dochodziły do 40°. W końcu stycznia okręt wszedł do stoczni, gdzie dokonano napraw kilku sprawiających kłopoty technicznie armat kal. 152 mm. 12 czerwca opuścił jeden z portów rejonu ujścia Clyde i skierował się na kolejny patrol. Następnego dnia, około 200 Mm na zachód od niewielkiej wyspy Inishtrahull (na północ od Irlandii, w pobliżu przylądka Malin Head) *Scotstoun* został storpedowany przez dowodzony przez kpt. mar. Heinza Beduhna niemiecki okręt podwodny *U 25*. Pierwsza torpeda trafiła zygzakującą z prędkością 15 w. jednostkę w część rufową z lewej burty o godz. 16.17. Z wystrzelonych przez U-boota czterech kolejnych torped, dwie były niecelne, natomiast dwie pozostałe trafiły w rufę, tym razem z prawej burty. Krążownik pomocniczy zatonął krótko po godz. 19.00 na pozycji 57°00'N, 09°57'W ze stratą sześciu ludzi. Pozostałych przy życiu członków załogi uratował przybyły na miejsce zdarzenia wkrótce po północy niszczyciel *Highlander*.

***Transylvania* /II/** została zbudowana w stoczni Fairfield Shipbuilding & Engineering Company w Govan koło Glasgow pod numerem 595. Wodowanie odbyło się 11 marca 1925 roku, ukończenie budowy – 2 września, a rozpoczęcie pierwszego rejsu – 12 tego miesiąca. Portem macierzystym jednostki był Glasgow. Jej pojemność wynosiła 16 923 BRT, a liczba zabieranych pasażerów – 279 w klasie I, 344 – w II i 800 – w III. Liniowiec został zarekwirowany 10 września (według części danych jeszcze w sierpniu) 1939 roku, a po 3,5-tygodniowej przebudowie w Fairfield Shipbuilding & Engineering Company w Govan, Glasgow, wszedł w październiku do służby w Royal Navy, otrzymując przydział do Northern Patrol. 20 (według innych źródeł – 23) października na Drodze Duńskiej wraz z krążownikiem lekkim *Sheffield* okręt zatrzymał niemiecki zbiornikowiec *Bianca* (1921/1375 BRT), który został odprowadzony do Szkocji. 25 tego miesiąca przechwycił opuszczony wcześniej przez HMS *Scotstoun* frachtowiec *Poseidon* i zatopił go przy pomocy artylerii.

21 listopada również na Drodze Duńskiej *Transylvania* /II/ zatrzymała podający się za szwedzki statek *Gunor* niemiecki frachtowiec *Tenerife* (1921/2436 BRT), który dokonał samozatopienia. 28 marca 1940 roku w tym samym rejonie przechwyciła inny niemiecki statek – *Mimi Horn* (1928/4007 BRT), który również dokonał samozatopienia. 9 sierpnia dowodzona przez kmdra Milesa *Transylvania* /II/ wyszła z jednego z portów rejonu ujścia Clyde na kolejny patrol. Następnego dnia w godzinach nocnych, około 40 Mm na północny zachód od przylądka Malin Head (na samej północy Irlandii) została storpedowana przez dowodzony przez por. mar. Otto Harmsa niemiecki okręt podwodny *U 56*. Po nieudanej próbie holowania krążownik pomocniczy zatonął o godz. 00.01 (według części danych – o 04.25) na pozycji 55°50'N, 08°03'W ze stratą 48 ludzi, z czego sześciu zginęło podczas wypadku w czasie opuszczania łodzi ratunkowych. Pozostałych członków załogi uratował niszczyciel *Achates*.

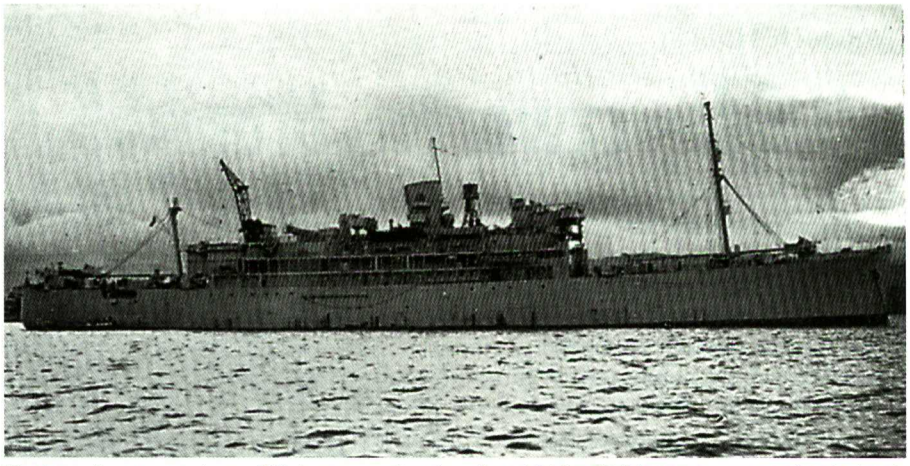


Przyszły Armed Merchant Cruiser *Scotstoun* - należąca do Anchor Line *Caledonia* /III/ w okresie międzywojennym.

Cilicia, *Circassia* /III/

Oba zbudowane w drugiej połowie lat 30. średniej wielkości statki pasażerskie zostały przeznaczone na indyjską linię Liverpool-Bombaj. Były dwuśrubowymi motorowcami o pojedynczych

niewielkich kominach, dwóch masztach, prostych dziobnicach i krążowniczych rufach. Ich długość wynosiła 154,2 m, szerokość – 20,1 m, a zanurzenie – 8,4 m. Siłownie wysokoprężne o łącznej mocy 14 000 KM pozwalały im na osiąganie prędkości marszowej 16,5 w. i maksymalnej – 18 w. Liniowce mogły zabierać na swoje pokłady od 320 (*Cilicia*) do 321 (*Circassia* /III/) pasażerów w klasie I i po 80 – w międzypokładach. Zostały przejęte przez Admiralicję do połowy października 1939 roku i przebudowane na krążowniki pomocnicze. Po konwersji ich uzbrojenie składało się z ośmiu pojedynczych armat kal. 152 mm Mk XII (20°) oraz z dwóch pojedynczych armat przeciwlotniczych kal. 76 mm. Co ciekawe, jedna z podstaw armat 6-calowych *Cilicii* pochodziła z roku 1895! Zapas paliwa *Cilicii* wynosił 1052 ts, a *Circassii* /III/ – 1015 ts. Obie jednostki przetrwały wojnę i po jej zakończeniu powróciły do swojego armatora i dalej pływały jako statki pasażerskie.



Krążownik pomocniczy *Cilicia* po modernizacji z 1943 r. Widoczne wyposażenie lotnicze w tylnej części nadbudówek oraz antena radaru typu 271 w „latarni" przed kominem.

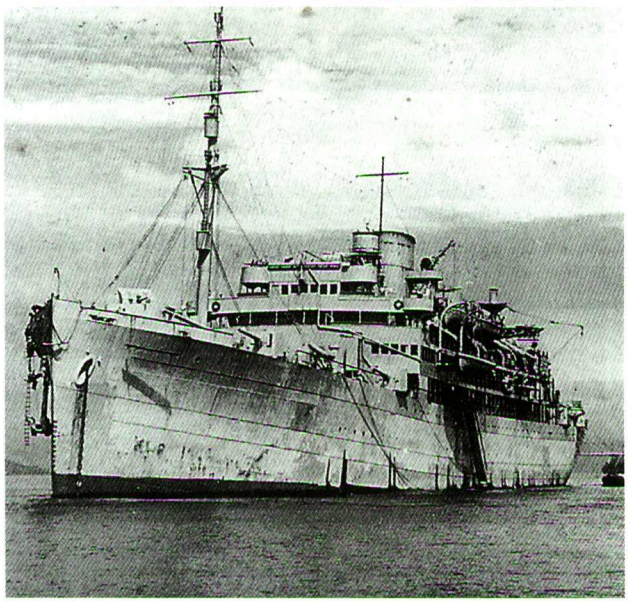
Cilicia zbudowana została w stoczni Fairfield Shipbuilding & Engineering Company w Govan koło Glasgow pod numerem 664. Wodowanie odbyło się 21 października 1937, a ukończenie budowy – w lipcu roku następnego. Portem macierzystym liniowca był Glasgow. Jego pojemność wynosiła 11 137 BRT. Został zarekwirowany 30 sierpnia, a do służby jako krążownik pomocniczy o znaku taktycznym F 54 wszedł 15 października 1939 roku. Konwersji dokonała w przeciągu 5,5 tygodni stocznia John Brown & Company w Clydebank koło Glasgow. Otrzymał przydział do South Atlantic Station, gdzie operował do października następnego roku. 4 listopada 1939 roku okręt wszedł do Freetown, a cztery dni później wypłynął z tego portu do Wielkiej Brytanii w eskorcie składającego się z 28 statków konwoju SL-8. 10 września 1940 roku wraz z krążownikiem pomocniczym *Wolfe* (ex-statek pasażerski *Montcalm* /II/) opuścił jeden z portów rejonu ujścia Clyde i skierował się na kolejny patrol. Następnego dnia obie jednostki otrzymały rozkaz przejęcia od krążownika lekkiego *Sheffield* zadania eskortowania płynącego do Freetown konwoju AP-3. Spotkanie z konwojem nastąpiło 13 września, a do portu przeznaczenia *Cilicia* weszła 24 tego miesiąca. Dwa dni później wypłynęła z Freetown wraz z eskortowanym starym lotniskowcem *Argus* w rejs do Wielkiej Brytanii. W jego trakcie, 2 października została zaatakowana przez prawdopodobnie włoski okręt podwodny typu *Argonauta*. Torpeda minęła rufę jednostki brytyjskiej w odległości około 45 m. Nieprzyjacielski okręt został ostrzelany przez artylerię krążownika pomocniczego, jednak bez widocznych rezultatów. Od listopada 1940 do lutego następnego roku *Cilicia* służyła w Northern and Western Patrol.

W początku stycznia 1941 roku wraz ze wspomnianym już HMS *Wolfe* w drodze do Rejkiawiku eskortowana była przez niszczyciele – brytyjski *Napier* i polski *Piorun*. W pierwszej połowie 1943 roku okręt przeszedł modernizację, w trakcie której między innymi otrzymał wyposażenia lotnicze. Od maja tego roku do lutego 1944 należał do West Africa Command. Od 16 lutego do 16 grudnia 1944 roku był przebudowywany w Stanach Zjednoczonych – w stoczni w Mobile (stan Alabama) – na transportowiec wojska. W roku 1946 statek powrócił do swojego armatora i został przystosowany do ponownego przewozu pasażerów. 31 maja 1947 roku wyruszył w pierwszy powojenny rejs na trasie indyjskiej, przy czym jego pojemność wynosiła teraz 11 172 BRT. W listopadzie 1965 roku został zakupiony przez rotterdamską firmę Stichting Vakopleiding Havenbedrief. W następnym roku przebudowano go w stoczni koncernu Verolme na stacjonarny statek szkolny i jednocześnie hotel dla pracowników stoczni w Rotterdamie. Jako *Jan Backx* zacumował w Parkhaven. Jednostka złomowana została w roku 1980 w Hiszpanii.

***Circassia* /III/** została zbudowana, tak jak *Cilicia*, w stoczni Fairfield Shipbuilding & Engineering Company w Govan koło Glasgow. Miała numer budowy 661. Wodowanie liniowca odbyło się 8 czerwca, ukończenie budowy – 19 października 1937 roku, a rozpoczęcie „dziewiczej podróży" na trasie Glasgow-Liverpool-Bombaj – 23 tego miesiąca. Portem macierzystym statku był Glasgow. Jego pojemność, tak jak w przypadku jednostki bliźniaczej, wynosiła 11 137 BRT. Po pierwszym rejsie *Circassia* /III/ weszła na linię Liverpool-Bombaj. Została przejęta przez Admiralicję 14 października 1939, a do służby w Royal Navy jako krążownik pomocniczy o znaku taktycznym F 91 weszła w styczniu roku następnego, po dziewięciotygodniowej przebudowie w stoczni Fairfield Shipbuilding & Engineering Company w Govan koło Glasgow. Jej pierwszym przydziałem był Northern Patrol, w ramach którego operowała do października. 18 sierpnia 1940 roku w nocy, około 450 Mm na zachód od przylądka Finisterre (płn.-zach. Hiszpania) okręt próbował nieskutecznie staranować wypatrzonego U-boota, później zaś zaatakował go bombami głębinowymi, jednak bez widocznego rezultatu.

Następnego dnia o godz. 01.45 obserwatorzy krążownika pomocniczego wypatrzyli niezidentyfikowaną jednostkę, a jego artylerzyści oddali strzał ostrzegawczy. Przy braku reakcji *Circassia* /III/ ostrzelała statek, którym okazał się brytyjski frachtowiec *Rowallan Castle* (1939/7798 BRT). Od listopada do marca 1941 roku okręt służył w Northern and Western Patrol, a w kwietniu – w Bermuda and Halifax Escort Force. Od maja do lipca operował w ramach America and West Indies Station, zaś od sierpnia do października – w North Atlantic Escort Force. Od listopada 1941 do stycznia następnego roku ponownie należał do sił America and West Indies Station. Od lutego do marca 1942 roku służył w Western Patrol. Od 5 marca 1942 okręt pełnił – po rozbrojeniu i stosownej adaptacji – funkcję transportowca wojska w czarterze Ministry of War Transport, a od roku następnego – transportowca desantowego (LSI/L/). W roku 1947 liniowiec powrócił do swojego armatora i w następnym roku przebudowano go z powrotem na statek pasażerski. W tym też roku powrócił na przedwojenną linię, przy czym jego pojemność wynosiła teraz 11 170 BRT. Po 18 latach służby *Circassię* /III/ wycofano z eksploatacji i sprzedano na złom do Hiszpanii. 25 kwietnia 1966 roku statek wszedł do stoczni złomowej w Alicante (port między Kartageną a Walencją), gdzie dokonano jego rozbiórki.

HMS *Circassia* jako transportowiec desantowy (LSI/L/).



ZDJĘCIA: ZBIORY AUTORA, ARCHIWUM REDAKCJI.

Wojciech Holicki

U 94 – czwarta „bramka" Kanadyjczyków

Włączając się do Bitwy o Atlantyk flota kanadyjska miała bardzo niewiele atutów, dysponując zaledwie sześcioma niszczycielami budowy brytyjskiej. Gdy podjęto jej intensywną rozbudowę, wielkim problemem stało się wyposażenie i obsadzenie okrętów. Kiepski poziom tego pierwszego oraz brak doświadczenia dowódców i niski poziom wyszkolenia załóg sprawił, że do lipca 1942 roku Kanadyjczycy zatopili zaledwie jednego U-boota[1]. Potem jednak, w ciągu zaledwie sześciu letnich tygodni, posłali na dno aż pięć i był to niezwykły wyczyn, tym bardziej, że na kolejny sukces musieli poczekać do grudnia. Czwarte miejsce na liście okrętów podwodnych utraconych wówczas przez Kriegsmarine zajął *U 94*, który – jako jedyny z tej piątki – nie spoczął na dnie Północnego Atlantyku.

Wczesną wiosną 1942 roku sztab Royal Canadian Navy podjął decyzję o wysłaniu grupy sześciu korwet na Morze Karaibskie, dla wzmocnienia sił eskortowych chroniących miejscowe konwoje, złożone głównie ze zbiornikowców wożących ropę naftową lub jej produkty z pól i rafinerii Wenezueli oraz Holenderskich Indii Zachodnich.. 23 sierpnia trzy z nich, *Halifax*, *Oakville*[2] i *Snowberry*, wypłynęły z Port of Spain wraz z konwojem TAW-15 (Trynidad – Key West, Floryda). Składał się on z 21 statków, a pozostałymi okrętami eskorty były: stary, czterokominowy niszczyciel amerykański *Lea* (DD 118), flagowiec jej dowódcy, kmdra J. F. Walsha z US Navy, holenderski stawiacz min *Jan van Brakel* oraz cztery amerykańskie ścigacze okrętów podwodnych. Rejs przebiegał bez wydarzeń aż do 27 sierpnia, kiedy to formacja została wykryta przez *U 94*.

Okręt ten należał do licznych jednostek typu VIIC, wprowadzony został do służby przed dwoma laty i odbywał swój dziesiąty patrol. Jego dowódcą był Oberleutnant zur See (por. mar.) Otto Ites, oficer zaledwie 24-letni, ale mający już bardzo duże doświadczenie bojowe. Zdobywał je od samego początku wojny, zaczynając na *U 51*. Następny jego przydział służbowy to słynny *U 48* (drugowojenny rekordzista, jeśli idzie o sukcesy), na którym był drugim, a potem pierwszym oficerem, ucząc się od samych asów Dönitza: Herberta Schultze, Hansa-Rudolfa Rösinga i Heinricha Bleichrodta. W połowie 1941 roku został dowódcą *U 146*, małej jednostki typu IID, i odbył na niej jeden rejs bojowy, zatapiając jeden frachtowiec. Bezpośrednio potem przejął dowodzenie na *U 94* i już w trakcie pierwszego patrolu zatopił cztery statki o łącznym tonażu prawie 24 000 BRT. Podczas trzeciego rejsu bojowego na tym okręcie posłał na dno kolejne cztery i po powrocie do Francji został udekorowany Krzyżem Rycerskim, przyznanym mu 28 marca 1942 roku. Miała być to według hitlerowskiej propagandy nagroda za zatopienie 11 statków i przekroczenie 100 000 BRT ich łącznego tonażu – w rzeczywistości miał ich na swoim koncie łącznie dziewięć i 47 257 BRT. Podczas kolejnego, trwającego siedem tygodni rejsu, Ites dopisał do niego pięć dużych frachtowców z dwóch konwojów, co podniosło stan rzeczywisty do prawie 80 000 BRT. Próba ataku na kolejny konwój zakończyła się jednak trwającym siedem godzin bombardowaniem przez czujne eskortowce i poważnym uszkodzeniem *U 94*, który ledwie dowlókł się do Francji.

3 sierpnia wyremontowany okręt Itesa opuścił bazę w St. Nazaire, z rozkazem kierującym go na dużo cieplejsze wody niż dotąd. Po trzech tygodniach dotarł do południowych krańców Cieśniny Zawietrznej[3], przeczesując je w poszukiwaniu konwojów. Mimo obecności tam licznych samolotów patrolowych uniknął wykrycia i po południu wspomnianego już dnia z jego kiosku dostrzeżono maszty jednostek konwoju TAW-15. Ites wysłał sygnał o tym i śledził go z dużej odległości, czekając na zapadnięcie zmroku by podjąć atak, na który zdecydował się pomimo niezbyt mu sprzyjających warunków – niebo było bowiem bezchmurne, widoczność w świetle księżyca w pełni wynosiła do czterech mil, a powierzchnię wody tylko z lekka marszczył słaby wiatr.

Snowberry i *Oakville* płynęły na lewej flance konwoju, pierwszy z nich podążał z przodu, między nimi znajdował się jeden ze ścigaczy. Po północy Ites zaczął podkradać się właśnie z tej strony i początkowo sprzyjało mu szczęście, ponieważ brak reakcji eskortowców wskazywał na to, że jego płynący na powierzchni okręt nie został wykryty. Tak rzeczywiście było – radar typu 286M na *Snowberry* zepsuł się po wyruszeniu z Trynidadu, natomiast kanadyjskiej produkcji SW2C, w jaki wyposażony był *Oakville* nie uzyskał żadnego kontaktu[4]. Atak miał więc dużą szansę powodzenia, ale około godz. 02.58, tuż przed wystrzeleniem torped, wachtowy na pomoście kiosku U-boota zobaczył nadlatujący w jego kierunku samolot i Ites natychmiast wydał rozkaz zanurzenia alarmowego.

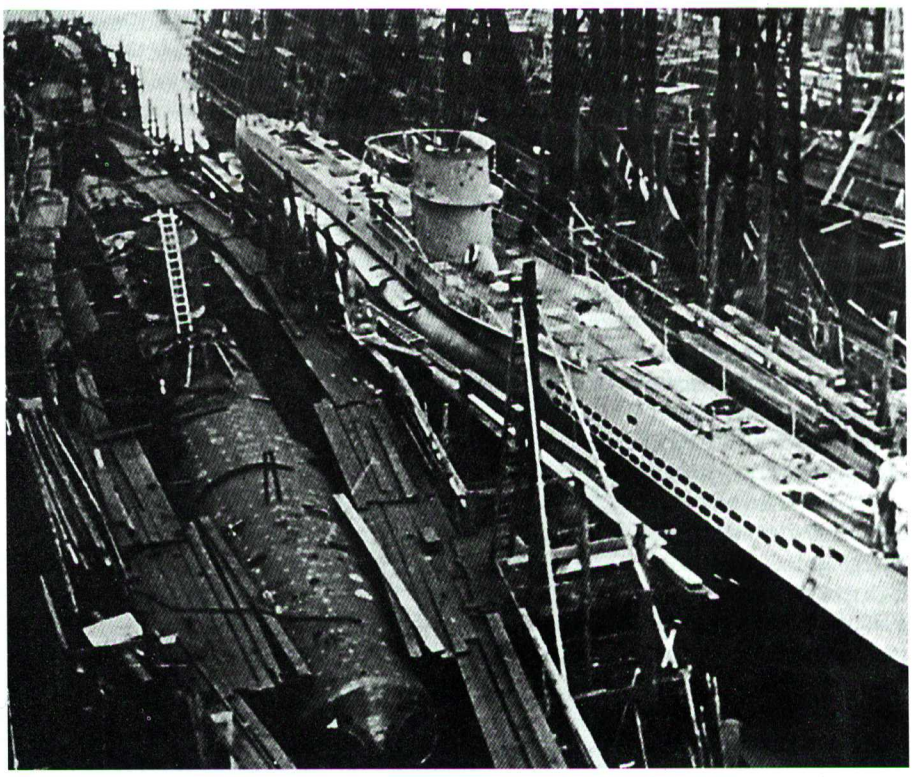
[1] Był nim *U 501*, który zostanie jeszcze wspomniany w dalszej części tekstu.

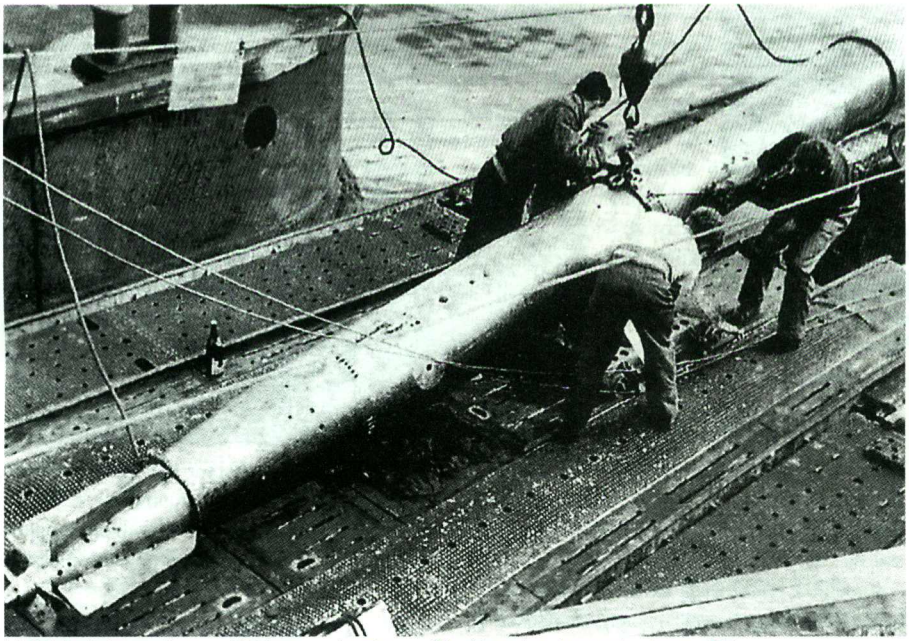
[2] Jednostka typu 'Flower', nosząca oznaczenie taktyczne K 178. Zbudowana w stoczni w mieście Port Arthur (prowincja Ontario) – stępkę położono 21 grudnia 1940 r., wodowanie nastąpiło 21 czerwca 1941, RCN przejęła ją 18 listopada 1941. Uzbrojenie *Oakville'a* składało się z ulokowanej na dziobie armaty kal. 102 mm, 20-milimetrowego działka Oerlikon, czterech kaemów kal. 12,7 mm i kilku 7,9 mm oraz dwóch zrzutni i dwóch miotaczy bomb głębinowych.

[3] W nazewnictwie międzynarodowym Windward Passage, wody pomiędzy Kubą i Haiti.

[4] Oba urządzenia pracowały na fali długości 1,5 m i miały bardzo słabe osiągi – kiosk U-boota były w stanie wykryć tylko w idealnych warunkach pogodowych i to w odległości nie większej niż 1 km. SW2C różnił się od brytyjskiego 286M ruchomą, obracaną ręcznie anteną, co pozwalało na trochę sprawniejsze działanie. Okręty RCN były skazane na korzystanie z nich jeszcze przez wiele miesięcy po opisywanych wydarzeniach, stąd m.in. nie odnosiły takich sukcesów w zwalczaniu U-bootów jak jednostki brytyjskie, dużo szybciej otrzymujące nowocześniejszy sprzęt.

Wodowanie 12 czerwca 1940 r. okrętu podwodnego *U 94* w należącej do koncernu Kruppa kilońskiej stoczni Germania.





U 94 ładuje w lipcu 1941 r. w bazie w St. Nazaire torpedy typu G7.

Zaskakująco bliskim zagrożeniem dla *U 94* była łódź latająca typu Consolidated PBY *Catalina* z bazującego w zatoce Guantanamo na Kubie amerykańskiego 92. Dywizjonu Patrolowego (VP-92), pilotowana przez por. Gordona R. Fissa. Wyposażony w radar samolot krążył wokół konwoju i jego operator uzyskał wyraźny kontakt, a niedługo potem wypatrzono U-boota. Fiss z miejsca skierował maszynę do ataku i z wysokości 25 m zrzucił na pozostawiony przez niego na powierzchni wody wir cztery eksperymentalne bomby głębinowe Mk XXIX o masie 275 kg[5]. Ich zapalniki nastawione były na wybuch po osiągnięciu głębokości 15 m, a ponieważ okręt Itesa nie zdążył jeszcze zejść głębiej, bliskie eksplozje uszkodziły stery dziobowe. Niemcy nie zdawali sobie początkowo z tego sprawy i dopuścili do chwilowego wyskoczenia kadłuba z powrotem na powierzchnię, co pozwoliło Fissowi na dokładne oznaczenie jego pozycji za pomocą flary. Ze znajdującego się najbliżej *Oakville* nie widziano samego ataku, ale trudno było przeoczyć wybuchy, fontanny wody odległe o około jedną milę od okrętu i flarę, stąd wzywanie go przez *Catalinę* na miejsce ataku za pomocą lampy sygnałowej było już zbędne. Korweta płynęła w tę stronę całą naprzód (co oznaczało 15 w.), z załogą na stanowiskach bojowych i liczącym gorąco na powtórzenie sukcesu odniesionego wiele lat temu dowódcą.

Był nim bowiem 56-letni kpt. mar. Clarence A. King, rezerwista Royal Canadian Navy (w cywilu sadownik z miejscowości Oliver w prowincji Kolumbia Brytyjska), który w czasie I wojny światowej dowodził, w stopniu porucznika RNVR, statkiem-pułapką *Lady Olive* i miał na koncie zatopienie jednego U-boota na pewno[6], a dwóch prawdopodobnie. Został za to odznaczony Krzyżem Zaszczytnej Służby (DSC), którego przyznanie ogłoszono 22 czerwca 1917 roku. Powołany do służby już w 1939, w lutym 1942 przez 9 dni był dowódcą korwety *Saskatoon*, a potem przez prawie trzy miesiące pełnił tę samą funkcję na HMCS *Nipigon*, trałowcu typu *Bangor*. Dowództwo na *Oakville* objął 12 maja 1942 roku i szybko zasłużył sobie na sympatię załogi, a wśród przełożonych zyskał wyjątkowo dobrą reputację oficera o zaczepnym duchu, wyciskającego ostatnie poty z podwładnych w trakcie często wykonywanych ćwiczeń.

Po dopłynięciu do miejsca oznaczonego flarą, z korwety zrzucono zupełnie „na oko", bez uprzedniego uzyskania kontaktu azdykowego, serię pięciu bomb głębinowych z zapalnikami nastawionymi na 30 m. Potem King nakazał zwrot o 30 stopni na prawą burtę i w trakcie cyrkulacji, w spokojnej już wodzie, operator azdyku uzyskał wyraźny, przesuwający się w lewo kontakt w odległości około 550 m przed dziobem, z jego prawej strony. Mniej niż 60 sekund później U-boot wynurzył się w odległości niecałych 100 m przed korwetą, płynąc w lewo. King rozkazał wystrzelić dwie białe rakiety, będące sygnałem „okręt podwodny w polu widzenia", i skierował swój okręt prosto na *U 94*, chcąc staranować przeciwnika. Korweta była jednak za blisko skręcającego U-boota i zamiast ostrego uderzenia skończyło się na tym, że przepłynął on obok, ocierając się o lewą burtę *Oakville'a*.

Ites, którego okręt nie mógł się zanurzyć, spróbował ucieczki na maksymalnej prędkości. Okazało się jednak, że może to być co najwyżej 11-12 węzłów – z późniejszych przesłuchań wziętych do niewoli mechaników wynikało, że niesprawne było sprzęgło łączące diesle z silnikami elektrycznymi. Tymczasem, oddaliwszy się trochę od U-boota, korweta wykonała zwrot i wtedy możliwe stało się użycie ulokowanej na jej dziobie armaty. Dwa pierwsze strzały były niecelne, potem jednak nastąpiło trafienie w kiosk, a kolejne uszkodziło zamontowaną przed nim armatę kal. 88 mm. W tym samym czasie Ites wydał rozkaz obsadzenia broni pokładowej, ale jego ludzie nie mieli szansy na jego wykonanie, ginąc w celnym ogniu z Oerlikona i kaemów korwety, która zbliżała się ponownie, próbując kolejnego taranowania. Jednak i za drugim razem Kingowi nie udało się tego dokonać – *Oakville* znów tylko otarł się o U-boota.

Odległość między okrętami spadła wówczas do zaledwie kilku metrów i *U 94* został zaatakowany zupełnie niezwykłą bronią, w postaci... pustych butelek po Coca-Coli, którymi rzucało sześciu Kanadyjczyków. Należeli oni do obsługi maszyn napędowych, mieli wolną wachtę, a ich zadaniem w razie alarmu bojowego było ładowanie miotaczy bg. Ponieważ jednak nie były one dotąd używane, nie mieli zajęcia i stali na nadbudówce za kominem, przypatrując się akcji. Tam również składowane były wspomniane butelki, dla których znaleźli nowe zastosowanie, korzystając z tego, że dystans do wrogiego okrętu był tak mały. Właśnie z tego powodu broń pokładowa korwety musiała przerwać ogień, stąd butelki i ich szkło rozpryskujące się po zderzeniu z blachami kiosku były chwilowo jedynym zagrożeniem dla chroniących się na jego pomoście Niemców – można sobie tylko wyobrazić, jak to niespotykane bombardowanie musiało odbić się na ich psychice...

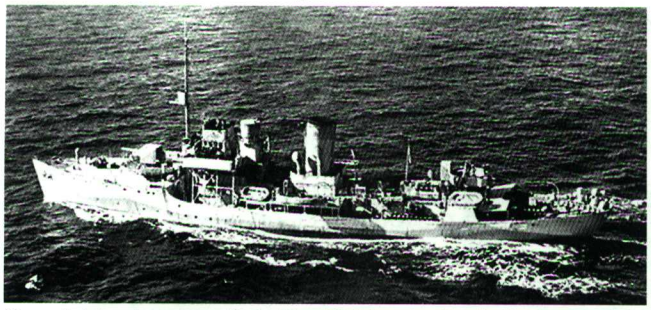
Dowódca *U 94*, Oberleutnant zur See (por. mar.) Otto Ites.

Gdy odległość między okrętami wystarczająco wzrosła, możliwe było użycie miotacza – wystrzelona z niego, płytko nastawiona bomba eksplodowała dokładnie pod U-bootem, który mocno zwolnił. W tej sytuacji, nie widząc możliwości obrony lub dalszej ucieczki, Ites wydał rozkaz otwarcia zaworów dennych i opuszczenia okrętu. Wykonanie tego drugiego nie było jednak sprawą prostą, ponieważ kaemy korwety, która zdążyła wykonać kolejny zwrot i szła po raz kolejny do taranowania, prowadziły gęsty ogień, rażąc ewakuujących się Niemców – wielu zginęło wówczas lub zostało śmiertelnie rannych. Ites, trafiony dwoma pociskami w nogę, wskoczył do morza, łamiąc sobie przy tym rękę, którą uderzył o poszycie.

Trzecia próba staranowania *U 94* zakończyła się powodzeniem – *Oakville* uderzył w jego kadłub tuż za kioskiem, pod kątem prostym. Przy zgrzycie dartego metalu dziób wzniósł się nad

[5] Zawierały one 230 kg TNT (trotylu); nie zostały wprowadzone do uzbrojenia, ponieważ za lepsze uznano mniejsze i lżejsze Mk XVII, wypełnione silniejszym materiałem wybuchowym, torpeksem.

[6] Był nim zniszczony 19 lutego 1917 r. na wodach Kanału La Manche *UC 18*, który przed zatonięciem zdołał jeszcze storpedować swego pogromcę, posyłając go na dno.



Kanadyjska korweta *Oakville*. Bliźniacza *Sackville* jest od jakiegoś czasu okrętem-muzeum w Halifaksie.

U-bootem, który przechylił się mocno, a wtedy korweta ześlizgnęła się ku jego rufie i opadła całym kadłubem na wodę. King, korzystając z tego, że atakowany okręt zupełnie znieruchomiał, postanowił dokonać abordażu i to wprost na jego pokład, bez opuszczania łodzi. Wydał natychmiast stosowny rozkaz i na dziobie zebrała się sekcja abordażowa, pozostająca w pełnej gotowości do skoku. Jej dowódcą był pochodzący z wojskowej rodziny, 22-letni ppor. Harold E. T. Lawrence, który służył w marynarce kanadyjskiej od 1939, rok później uzyskując stopień oficerski. Przydzielony na korwetę *Moosejaw* zasłużył sobie na imienną wzmiankę pochwalną, wyróżniając się w akcji, do której doszło 10 września 1941 roku. Jego okręt oraz korweta *Chambly* zostały wówczas wysłane na pomoc konwojowi SC-42 i zatopiły u wybrzeży Grenlandii *U 501*, dużą jednostkę typu IXC/40. Przy tej okazji doszło do kuriozalnej sytuacji: dowódca zmuszonego do wynurzenia i płynącego burta w burtę z *Moosejaw* U-boota przeskoczył na jej pokład i poddał się (tłumaczył potem, że chciał... negocjować warunki kapitulacji!)[7]. Zaskoczeni Kanadyjczycy, obawiając się że to początek ataku, odbili w bok, tracąc okazję do abordażu. Ten ostatecznie doszedł do skutku – ekipa wysłana z *Chambly* znalazła się na opuszczonym przez większość załogi okręcie, ale U-boot poszedł na dno, dosłownie osuwając się jej członkom spod stóp (jeden z nich zresztą utonął).

Gdy *Oakville* podchodził do abordażu, zdarzyła się rzecz zupełnie nieprzewidziana: obsługa armaty, nie zauważywszy, że w pobliżu jest grupa Lawrence'a, spróbowała ponownie wystrzelić pocisk z wcześniej załadowanego naboju, który nie odpalił. Tym razem spłonka zadziałała, a wystrzał nastąpił w najmniej odpowiednim momencie i na dodatek w najgorszą z możliwych stronę – błysk, huk i podmuch spowodowały, że większość członków oddziału nie była przez pewien czas zdolna do działania. W efekcie na pokład dziobowy U-boota zeskoczyło tylko dwóch uzbrojonych w pistolety Kanadyjczyków: dowódca ekipy, krwawiący z nosa i niemal głuchy, oraz należący do obsługi maszynowni bosmanmat Arthur Powell. Zanim reszta doszła do siebie, między okrętami powstała zbyt duża luka i pomyślny skok przestał być możliwy.

Zgodnie z opracowaną na taki wypadek procedurą dwuosobowy desant podążył do kiosku by pod groźbą użycia broni zapobiec wydostaniu się Niemców na zewnątrz i tym samym zmusić ich do zamknięcia zaworów. Po drodze Lawrence strącił do wody jednego, który krył się za uszkodzoną armatą, dwóch innych wyskoczyło za burtę, gdy Kanadyjczycy mijali kiosk, a Powell zbił z nóg i wyrzucił do wody kolejnego. Oznaczało to jednak, że na U-boocie pozostało jeszcze co najmniej ponad 20 żywych przeciwników. Na szczęście żaden z nich nie myślał nawet o zbrojnym oporze, wszyscy tłoczyli się pod lukiem w kiosku, którego blachy pomostu dawały wcześniej jako taką osłonę przed pociskami.

Wdrapawszy się tam Lawrence wycelował w pierwszego z wychodzących i wrzasnął by ten się zatrzymał, a gdy nie dało to pożądanego rezultatu, wypalił ze swojego Colta – wystrzelony z odległości niecałego metra pocisk kal. 11,43 mm rzucił Niemca w tył. Zza jego pleców oddał strzał Powell, zabijając kolejnego. Trzeci, do połowy ciała na zewnątrz luku, nie czekał na swoją kulę, tylko schował się z powrotem. Sytuacja byłaby więc już pod pełną kontrolą Kanadyjczyków, gdyby nie fakt, że U-boot nieodwołalnie tonął. Pozostający w jego wnętrzu członkowie załogi, w najwyższym stopniu przerażeni perspektywą niechybnej śmierci, zaczęli rozpaczliwie wrzeszczeć, błagając o pozwolenie na ewakuację. Ich błagania i trudne do przeoczenia oznaki osiadania rufy okrętu przekonały Lawrence'a, który zgodził się na to jednoznacznym ruchem lufy pistoletu.

Gdy Niemcy błyskawicznie wyroili się na pokład, dołączając do Itesa, który zdążył się dostać nań z powrotem, podporucznik zostawił ich na muszce pistoletu Powella, a sam opuścił się do centrali okrętu z zamiarem zdobycia jakichkolwiek tajnych dokumentów. Woda sięgała mu już tam jednak do pasa, w powietrzu było wyraźnie czuć chlor, a Powell krzyczał z góry, że okręt tonie, stąd nie miał czasu na rozglądanie się i ruszył z powrotem na pomost. Zdążył niemal w ostatniej chwili, tuż przed tym jak *U 94* zadarł dziób i zaczął osuwać się pod wodę. Kanadyjczycy i Niemcy musieli zgodnie do niej wskoczyć – łódź z korwety podjęła Powella i sześciu jeńców, w tym Itesa, natomiast Lawrence'a i resztę zabrała łódź z przybyłego na miejsce niszczyciela *Lea*. Dzielny podporucznik, przetransportowany potem na macierzystą jednostkę, zdążył na kolejną swoją wachtę. Był jedynym członkiem załogi *Oakville'a*, który w trakcie całej akcji odniósł poważniejsze obrażenia – gdy opuszczał się do wnętrza U-boota, odłamek szkła z rozbitej butelki rozciął mu głęboko łokieć...

W dużo gorszym stanie wyszedł z niej jego okręt: zmiażdżona została kopułka azdyku, a przez rozdarte w efekcie taranowania *U 94* poszycie woda wlała się do niektórych przedziałów – przez moment zaistniało nawet niebezpieczeństwo wybuchu kotła. Z trudem, ale jednak o własnych siłach, korweta dotarła do Guantanamo. Również i konwój nie ustrzegł się strat – w tym samym czasie, gdy łodzie podnosiły z wody Kanadyjczyków i Niemców, celną salwę do statków oddał Friedrich Steinhoff, dowódca *U 511* (była to duża jednostka typu IXC/40), który jako jedyny zjawił się w pobliżu, reagując na sygnał Itesa. W efekcie na dno poszły dwa zbiornikowce, brytyjski *San Fabian* (13 031 BRT) i holenderski *Rotterdam* (8968 BRT), a uszkodzony został amerykański *Esso Aruba* (8773 BRT).

Dowódca korwety *Oakville*, kpt. mar. Clarence A. King.

U 94 poszedł na dno w pozycji 17°40'N, 74°30'W, a wraz z nim zginęło 19 z 45 członków załogi. Wziętych do niewoli przewieziono do bazy w Guantanamo, gdzie pozostawali przez kilka tygodni. King i jego załoga byli szczególnie zadowoleni, gdy w trakcie przesłuchań okazało się, że wziętym do niewoli dowódcą U-boota jest jeden z asów Dönitza, kawaler Krzyża Rycerskiego. Warto w tym miejscu dodać, iż utrata *U 94* stanowiła dotkliwy cios dla admirała, ponieważ pół roku wcześniej Ites zaskarbił sobie jego ogromną wdzięczność, odkrywając przyczynę zbyt głębokiego przebiegu niemieckich torped, który sprawiał, że wiele statków nie zostało zatopionych. Wywołała także przygnębienie wśród załóg U-bootów, ponieważ dzięki

[7] Był nim 36-letni Korvettenkapitän (kmdr ppor.) Hugo Förster, oficer o bardzo małym stażu na U-bootach, mający na nowiutkim, debiutującym bojowo okręcie załogę złożoną w 85 procentach z zupełnych żółtodziobów. Gdy znalazł się on w obozie jenieckim w Grizedale Hall (Lancashire), osadzony tam słynny „as" U-bootwaffe Otto Kretschmer zwołał „sąd honorowy", mający osądzić jego tchórzostwo. Dowiedział się o tym jednak komendant obozu i przeniósł Förstera do innego, stąd do „rozprawy" nie doszło. Warto jeszcze dodać, że na początku 1945 r. były dowódca *U 501* wrócił do ojczyzny, w ramach wymiany jeńców prowadzonej za pośrednictwem Czerwonego Krzyża. Wkrótce potem, 27 lutego, popełnił samobójstwo.

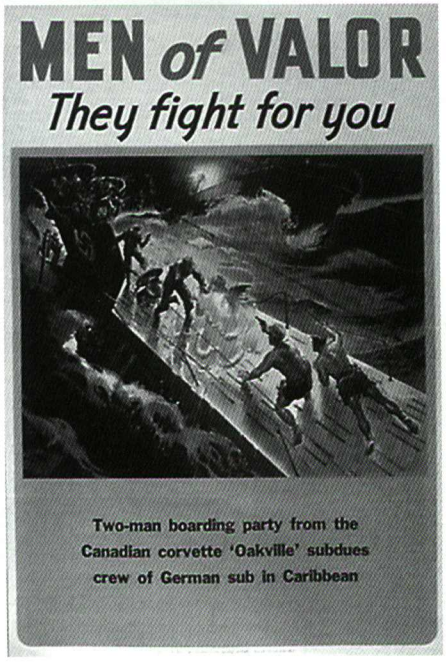
Czterokominowy niszczyciel USS *Lea* (DD 118), flagowiec jej dowódcy eskorty konwoju TAW-15, kmdra J. F. Walsha.

Podporucznik Harold E. T. Lawrence (drugi z lewej), jeden z dwóch członków zespołu abordażowego.

sympatycznym cechom swego charakteru Oberleutnant był ogólnie lubiany, a hitlerowska propaganda uczyniła go przedmiotem powszechnego podziwu.

W czasie pobytu w Guantanamo jeńcy byli intensywnie przesłuchiwani przez pracowników amerykańskiego wywiadu, ale nie ujawnili niczego cennego, choć odpowiadali „chętnie i długo". Szczególnie nonszalancko zachowywał się Ites, który pytany o Enigmę stwierdził, że w urządzeniu tym nie ma nic tajemniczego i jest ono bezużyteczne, jeśli nie zna się nastawień bębnów. Pozwolił sobie także na ironię, mówiąc, że zabrałby maszynę ze sobą przy opuszczaniu okrętu, gdyby wiedział, iż Amerykanom aż tak bardzo na niej zależy. Po przewiezieniu do Stanów przebywał w obozie jenieckim do maja 1946 roku. Wróciwszy do Niemiec został... dentystą, jednak w roku 1956 zaczął służbę w Bundesmarine. W latach 1960-1962 był dowódcą niszczyciela Z 2 (ex-amer. *Ringgold*/DD 500, jednostka typu *Fletcher*, przejęta przez Niemców w 1959 r.), potem służył w sztabie, przechodząc na emeryturę w roku 1972, w stopniu kontradmirała. Zmarł dziesięć lat później.

Propagandowa pocztówka pokazująca bohaterstwo grupy Lawrence'a, kiedy to dwie osoby „ujarzmiły" załogę tonącego *U 94*.



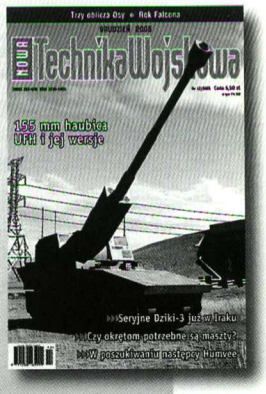
Zadowolenie Kanadyjczyków z zatopienia *U 94* byłoby pełne, gdyby nie małostkowa postawa komendanta bazy w Guantanamo, kmdra George'a L. Weylera. W swoim raporcie do wyższego dowództwa stwierdził on, że *Lea* otworzył ogień do U-boota, stąd powinno mu się przyznać udział w sukcesie, oraz pomniejszał zasługi *Oakville'a*, w zawoalowany sposób wytykając błędy jego dowódcy. Kinga bardzo to ubodło i udowodnił on, korzystając z raportów Fissa i Walsha, że twierdzenia Weylera są bezpodstawne. W efekcie zatopienie *U 94* przyznano po połowie załodze *Cataliny* i korwety. W grudniu w brytyjskiej „London Gazette" opublikowano informację o odznaczeniu Kinga Orderem Zaszczytnej Służby (DSO); Lawrence, w sierpniu awansowany na porucznika, otrzymał DSC. Od 27 września 1943 roku ten pierwszy był także kawalerem amerykańskiego Order of Merit.

21 kwietnia 1943 roku King zdał komendę nad korwetą, w październiku zostając pierwszym oficerem na fregacie *Swansea*. Służąc na tym okręcie przyczynił się do zatopienia jeszcze dwóch U-bootów: 10 marca 1944 roku był to *U 845*, upolowany na spółkę z kanadyjskim niszczycielem *St. Laurent* i korwetą *Owen Sound* oraz brytyjskim niszczycielem *Forester*, natomiast 14 kwietnia *U 448*, zapisany na konto *Swansea* i brytyjskiego eskortowca – sloopa plot. *Pelican*. Zasłużył sobie w ten sposób na dwukrotne wzmianki pochwalne, a w październiku ogłoszono, że otrzymał tzw. „bar" (poprzeczkę na wstążce orderu, jako dodatkowe odznaczenie) do swojego DSC. Potem pływał jeszcze na kilku jednostkach, koniec wojny zastał go jako dowódcę fregaty *Runnymede* (typ 'River'), w stopniu kmdra por. (Commander). Do domu wrócił na dobre w sierpniu 1946 roku, po demobilizacji.

Natomiast Lawrence, który w czerwcu 1943 roku został pierwszym oficerem na *Oakville*, w lutym 1944 przeszedł na niszczyciel *Sioux* (ex-brytyjski *Vixen*, typu 'V') i pływał na nim do końca wojny. Służył następnie na innych niszczycielach, w roku 1950 awansował na kapitana, w latach 1954-1956 był dowódcą trałowca *Portale* (typ *Algerine*), a potem pracował w sztabie marynarki kanadyjskiej. Przeszedł na emeryturę w roku 1965 i sześć lat później został absolwentem uniwersytetu w Ottawie. Pracował jako nauczyciel akademicki i w tym czasie napisał trzy książki: wydane w 1979 roku wspomnienia „A Bloody War" oraz „Tales of the North Atlantic" (1985) i „Victory at Sea" (1990). Zmarł w kwietniu 1994 roku.

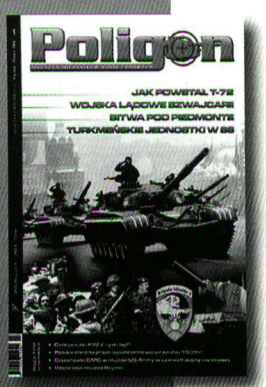
Należy jeszcze dodać, że 20 lipca 1945 *Oakville* został przeniesiony do rezerwy, a rok później sprzedany Wenezueli. W marynarce wojennej tego kraju służył pod nazwą *Patria* (znak takt. PA), do roku 1962. Po wycofaniu ze służby został najprawdopodobniej złomowany.

W najnowszych numerach czasopism wydawnictwa magnum X



- Rok Falcona – reportaż z dziennikarskiej podróży do Stanów Zjednoczonych z kolorową planszą, pokazującą polskie F-16C/D
- Kamowy dla wojsk lądowych, czyli najnowsza propozycja systemu rozpoznawczo-uderzeniowego dla Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej
- Druga część monografii amerykańskiego myśliwca odrzutowego Bell P-59 Airacomet
- Trzy modernizacje zestawu przeciwlotniczego Osa

- Flota powietrzna świata 2005
- F-16 dla Sił Powietrznych RP
- Eurocopter Tiger/ Tigre
- Chińska astronautyka załogowa
- Jastrząb nie zdążył...
- Prawda o zwycięstwach powietrznych
- Aviation Traders Carvair
- AERO Vodochody L-159

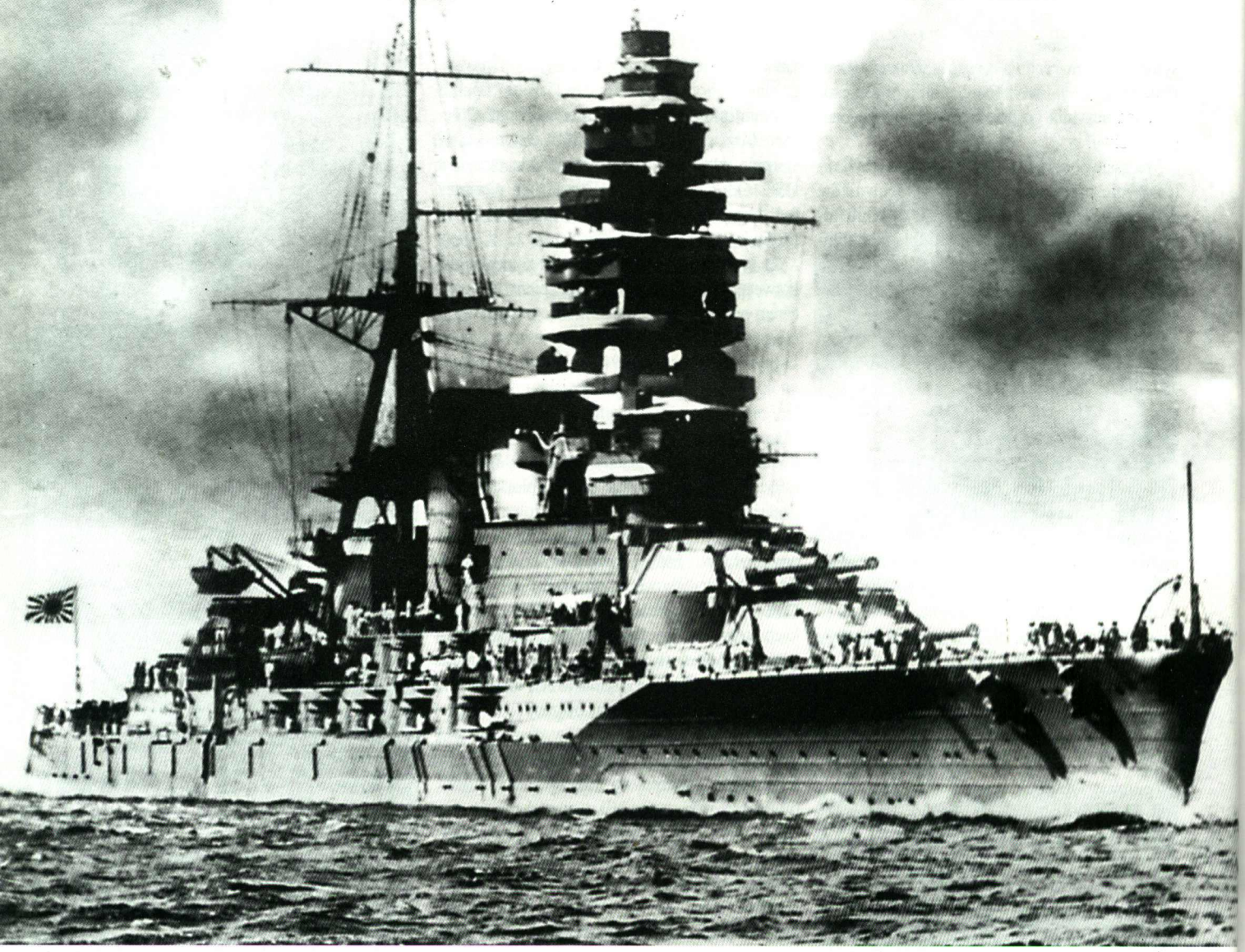


- Wojska lądowe Szwajcarii – struktura, wyposażenie, uzbrojenie i koncepcja działania.
- Popularna „siedem dwójka" – kulisy powstania i rozwoju czołgu.
- Walki 6. Pułku Pancernego „Dzieci Lwowskich" pod Piedimonte San Germano.
- W Związku Radzieckim powstały najpotężniejsze konstrukcje czołgów przełamania. Jednym z nich był KW-2 uzbrojony w haubicę 152 mm.
- Historia turkmeńskich jednostek SS.
- 24. Pułk Ułanów – niezwykła historia jednostki.
- O ciężarówkach GMC

Katarzyna Barbara Kwiatkowska
Mirosław Zbigniew Skwiot

Geneza budowy japońskich pancerników typu *Yamato*

Droga do projektu



Mutsu (na zdjęciu) i *Nagato* były pierwszymi pancernikami z artylerią główną kalibru powyżej 400 mm; jednak nie zadowoliło to Japończyków i w 1916 r. podjęli oni pierwsze prace nad armatami kalibru 480 mm L/45. Miały one stanowić uzbrojenie pancerników Nr 13–16 z programu 8–8 Floty. Armata została ukończona w 1920 i była testowana w listopadzie i grudniu tego samego roku w Kamegakubi. Dalsze prace nad nią przerwało podpisanie Traktatu Waszyngtońskiego.

Podpisanie Traktatu Waszyngtońskiego 6 lutego 1922 roku oraz zmiany na świecie po zakończeniu działań wojennych spowodowały sformułowanie nowej polityki obronnej Japonii. Komitet Obrony (Teikoku Kokubo) skoncentrował się na wzmocnieniu siły Marynarki Wojennej oraz określeniu potencjalnych przyszłych przeciwników. Rozmowy prowadzone od 22 grudnia 1922 roku pomiędzy Szefem Sztabu Generalnego – admirałem Gentairo Yamashitą, ministrem Marynarki – admirałem Tomosaburo Kato, pełniącym w tym czasie również funkcję premiera, oraz ministrem Armii generałem Hanzo Yamanashi doprowadziły do zmiany dotychczasowej polityki obronnej Cesarstwa. Przedstawiona podczas posiedzenia gabinetu 28 lutego 1923 roku doktryna na pierwszym miejscu jako potencjalnego przeciwnika Japonii wymieniała Stany Zjednoczone. Na drugim miejscu wskazano Rosję (wtedy już sowiecką), potem Chiny; nie wykluczono także konfliktu z dotychczasowym sojusznikiem – Wielką Brytanią. Lista sformułowana poprzednio (z 4 kwietnia 1907 r.) wyglądała następująco – na pierwszym miejscu carska Rosja, później Stany Zjednoczone i Francja. Została ona nieco zmieniona 29 czerwca 1918 roku – na pierwszym miejscu nadal wymieniano Rosję, potem Stany Zjednoczone, a miejsce Francji zajęły Chiny.

Aby utrzymać możliwość obrony Cesarstwa i jego dominiów, potrzebna była silna Marynarka Wojenna. Jej łączny tonaż wynosić musiałby

Daty wycofywania i zastępowania pancerników przez nowe jednostki

Data położenia stępki pod nowy pancernik (zastępstwo)	Planowana data ukończenia okrętu	Okręt złomowany (lata w służbie)
1931	1934	*Kongo* (21)
1932	1935	*Hiei* (21), *Haruna* (20)
1933	1936	*Kirishima* (21)
1934	1937	*Fuso* (22)
1935	1938	*Yamashiro* (21)
1936	1939	*Ise* (22)
1937	1940	*Hyuga* (22)
1938	1941	*Nagato* (21)
1939	1942	*Mutsu* (21)

1 220 840 ts, w tym jako minimum wymagano dziewięciu pancerników po 35 000 ts każdy. Oprócz tego nie powinny one przekraczać 20 lat w służbie.

Konferencja w Genewie z roku 1927 poświęcona była głównie ustaleniu limitu dla krążowników, niszczycieli oraz okrętów podwodnych, podobnie jak to miało miejsce w przypadku Traktatu Waszyngtońskiego. Wśród propozycji dotyczących pancerników Wielka Brytania wysunęła projekt zwiększenia dotychczasowego limitu dla okrętów znajdujących się w służbie z 20 do 26 lat. Ponadto zaproponowała zmniejszenie dopuszczalnej maksymalnie wyporności standardowej z 35 000 do 30 000 ts. Kaliber dział artylerii głównej pancerników miał zaś mieścić się w przedziale od 340 do 406 mm. Niestety rozmowy zakończyły się niepowodzeniem – nie osiągnięto żadnego dodatkowego porozumienia w sprawie pancerników. Po zamknięciu konferencji, pod koniec 1927 roku w japońskim Sztabie Generalnym Marynarki rozpoczęto wstępne rozmowy na temat planowanej budowy nowych okrętów. Ich ukończenie i wejście do służby planowano po roku 1931. Miały to być jednostki powstające w ramach programu budowy okrętów zatwierdzonego w roku 1927.

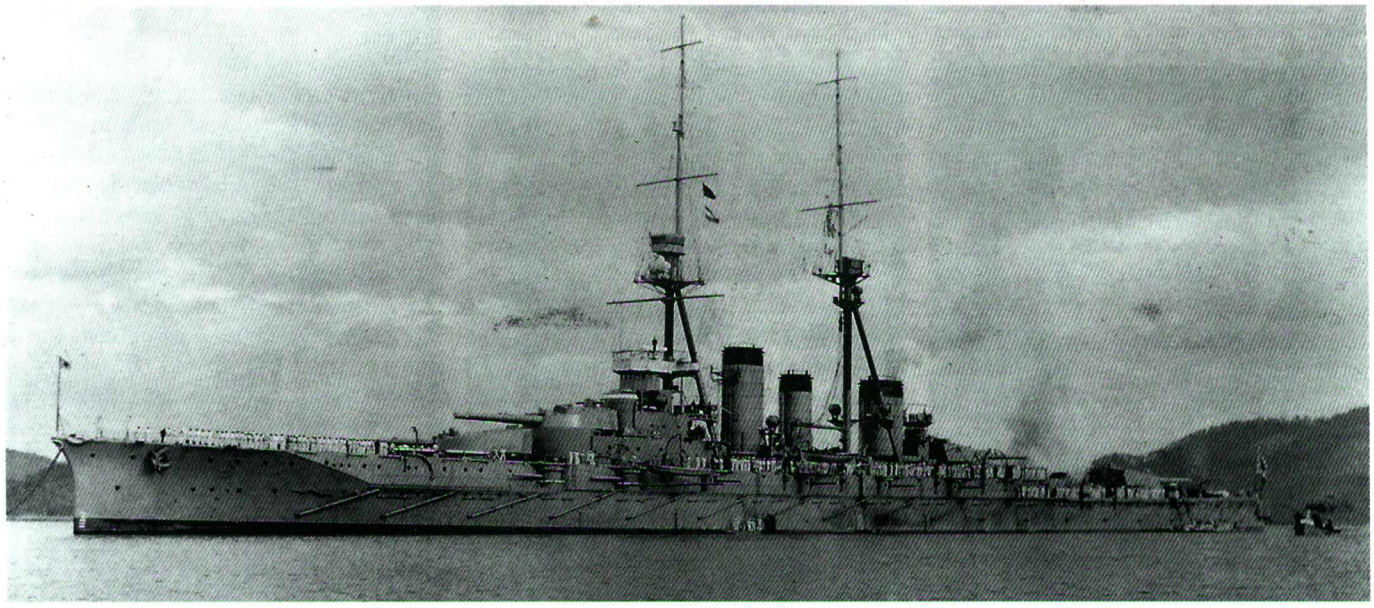
15 października 1927 roku wiceadmirał Kichisaburo Nomura, zastępca szefa Sztabu Generalnego (Gunreibu), utworzył komitet doradczy Marynarki. Komitet składał się z ludzi ze Sztabu Generalnego Marynarki (Kaigun Gunreibu), Sekcji Wojskowej (Gunmu Kyoku), Departamentu Technicznego Marynarki (Kaigun Kansei Honbu), Lotniczego Departamentu Technicznego (Kaigun Koku Honbu) oraz Departamentu Marynarki (Kaigunsho) i rozpoczął działalność 24 grudnia 1927 roku. Po kilku miesiącach intensywnej pracy przedstawił 6 sierpnia 1928 roku tajny raport na temat stanu Cesarskiej Marynarki Wojennej. Oznaczony był on klauzulą tajności Nr 43 A-B (Kaigun Gunki Nr 43 A-B) i w punkcie pierwszym wymieniał na pierwszym miejscu jako potencjalnego przeciwnika Stany Zjednoczone – nie wykluczając dotychczasowego wieloletniego sojusznika, Wielkiej Brytanii. Niekorzystną dla Japonii proporcję sił wynikającą z Traktatu Waszyngtońskiego (5 : 5 : 3) należało wyrównać w kategorii pancerników i lotniskowców do poziomu floty Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Cesarska Marynarka Wojenna powinna się więc do końca 1936 roku składać z dziewięciu pancerników pierwszej klasy, nie pozostających w służbie dłużej niż 20 lat. Tymczasem na koniec 1931 roku stan posiadania Marynarki Wojennej przedstawiał się następująco – dziesięć pancerników (cztery jednostki typu *Kongo* przeklasyfikowane w maju tr. z krążowników liniowych, dwie jednostki typu *Fuso*, dwie jednostki typu *Ise* oraz dwie jednostki typu *Nagato*).

W skład japońskiej delegacji na kolejną konferencję, w Londynie, pod przewodnictwem premiera Wakatsuki Reijiro wchodzili – minister Marynarki admirał Takeshi Takarabe, wiceminister Marynarki Katsunoshin Yamanashi, szef Sztabu Generalnego Marynarki admirał Kanji Kato oraz jego zastępca wiceadmirał Shinsei Matsuji. Delegacja opuściła Tokio 30 listopada 1929 roku i popłynęła statkiem w stronę Londynu przez Stany Zjednoczone. W trakcie spotkania pomiędzy Yamanashim a Matsujim, które odbyło się pomiędzy 25 a 26 listopada 1929 roku, ustalono japońskie propozycje, jakie zostaną przedstawione na konferencji. Zostały one zapisane w Tajnej Dyrektywie Marynarki Nr 172 (Kairei kimitsu dai 172 Go). Ustalenia te dotyczyły głównie liczby krążowników o wyporności 10 000 ts, jaka ma być przyjęta w stosunku do sił Stanów Zjednoczonych. Przygotowano kilka wariantów proporcji na poziomie 70-80 procent sił floty Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Opracowano także sugestię zredukowania wyporności standardowej pancerników do poziomu 25 000 lub 30 000 ts, zaś maksymalnego kalibru armat do 406 mm (16 cali).

Konferencja rozpoczęła się we wtorek 21 stycznia 1930 roku. Niestety ze względu na kryzys rządowy we Francji obrady jej zostały zawieszone na okres pomiędzy 19 lutego a 4 marca 1930 roku. W jej trakcie kilkukrotnie doszło do spotkań pomiędzy delegacjami japońskimi i amerykańskimi. Konferencja zakończyła się podpisaniem w Londynie 22 kwietnia traktatu, nazwanego Traktatem Morskim z 1930 roku. Ostatecznie minister Marynarki, admirał Takeshi Takarabe, przypłynął do Japonii 18 maja 1930 roku – z niebardzo korzystnym dla Cesarstwa traktatem. Sztab Generalny Marynarki prosił więc cesarza Hirohito o nie podpisywanie go. Powstały wokół traktatu konflikt doprowadził 11 czerwca 1930 do zwolnienia ze stanowska Szefa Sztabu Marynarki admirała Kato. Jego miejsce zajął admirał Naomi Taniguchi. Pod zakończeniu wewnętrznych kłótni i waśni z przeciwnikami traktatu Cesarz ostatecznie podpisał go 2 października 1930 roku. Następnego dnia ze stanowiska ministra Marynarki zwolniony został admirał Takarabe. Jego stanowisko zajął admirał Kiyokazu Abo.

Podpisanie przez Cesarza Traktatu Londyńskiego wpłynęło na zmianę dotychczasowych programów budowy okrętów. Traktat dotyczył głównie krążowników i jednostek lekkich, a w kategorii pancerników wprowadzał niewielkie zmiany – głównie chodziło o krążownik liniowy *Hiei*, który zgodnie z art. II traktatu musiał zostać rozbrojony

Okręty typu *Kongo* miały zostać zastąpione przez superpancerniki typu *Yamato*. Na zdjęciu widoczna jest *Kirishima* – jeszcze jako krążownik liniowy – sfotografowana 4 maja 1921 r. na redzie Sasebo.



Porównanie projektów pancernika zastępczego dla typu *Kongo* autorstwa Hiragi i Fujimoto

	projekt Hiragi	projekt Fujimoto
Wyporność standardowa	35 000 ts (35 562 tm)	35 000 ts (35 562 tm)
Wyporność próbna	39 200 ts (2/3 zapasów podczas prób)	39 250 ts (2/3 zapasów podczas prób)
Długość na linii wodnej	232,0 m	237,0 m
Szerokość	32,2 m	32,0 m
Zanurzenie na próbach	9,0 m	8,7 m
Artyleria główna	10 × 410 mm (2 × II, 2 × III) lub 9 × 410 mm (3 × III)	10 × 410 mm (2 × IV, 1 × II) lub 9 × 410 mm (3 × III)
Artyleria średnia	16 × 152 mm L/50 częściowo w kazamatach, 8 × 120 mm L/45 (4 × II)	12 × 152 mm L/45 (6 × II) 8 × 120 mm L/45 (4 × II)
Wyrzutnie torpedowe	2 × 610 mm, podwodne	—
Wyposażenie lotnicze	dwie katapulty – na wieżach nr 2 i 3, wodnosamoloty	dwie katapulty, wodnosamoloty
Prędkość maksymalna	26,3 w.	25,9 w.
Siłownia	cztery zespoły turbin parowych, 12 kotłów	cztery zespoły turbin parowych
Moc	80 000 KM	73 000 KM
Opancerzenie	podobne jak na *Nagato*	

i przeklasyfikowany na jednostkę szkoleniową (Renshu senkan) do 1 grudnia 1932 roku. Ponadto przyspieszyć trzeba było modernizację ciężkich okrętów, których w sumie miało być dziewięć o łącznej wyporności 272 870 ts – dwie jednostki typu *Nagato* (2 × 32 720 ts), dwie jednostki typu *Ise* (2 × 29 990 ts), dwie typu *Fuso* (2 × 29 330 ts) i trzy typu *Kongo* (3 × 29 330 ts).

Po podpisaniu Traktatu Londyńskiego kryteria klasyfikacji okrętów floty japońskiej zostały nieco zmodyfikowane. 30 maja 1931 roku wprowadzono nowe określenia na kilka typów okrętów, kilka innych zaś usunięto. W kategorii ciężkich okrętów dotyczyło to przede wszystkim klasy krążowników liniowych (Junyosenkan) i czterech jednostek typu *Kongo*, które zostały przeniesione do pancerników (Senkan), często też traktowano je jako szybkie pancerniki.

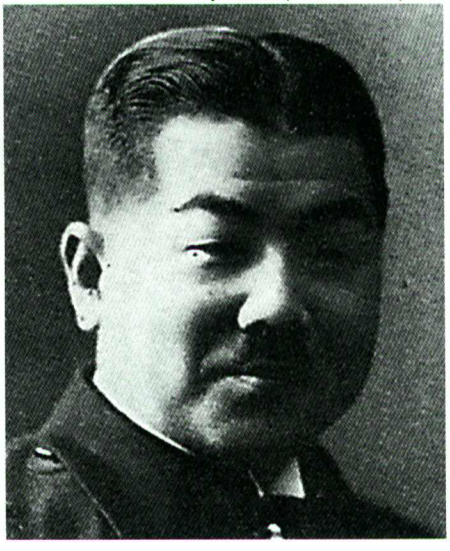
Artykuł I Traktatu Londyńskiego z roku 1930 w punkcie pierwszym anulował budowę nowych pancerników o wyporności 35 000 ts, a punkt drugi wymuszał demilitaryzację *Hiei* i przeklasyfikowanie go z dniem 1 grudnia 1932 roku na pancernik szkolny. Punkt trzeci narzucał przyspieszenie modernizacji istniejących pancerników i krążowników liniowych. Traktat Londyński z roku 1930 pozwalał Cesarstwu na utrzymanie sześciu pancerników (dwóch typu *Nagato*, dwóch typu *Ise* i dwóch typu *Fuso*) oraz trzech krążowników liniowych (szybkich pancerników) typu *Kongo*.

Dwa wstępne projekty nowych pancerników, które miały zastąpić okręty typu *Kongo* przedstawiono w kwietniu 1930 roku. Pierwszy z nich opracowany został przez wiceadmirała Yuzuru Hiragę, szefa Departamentu Badawczego Marynarki (Kaigun Jijitsu Honbu). Twórcą drugiego był komandor Kikuo Fujimoto, szef Trzeciego Biura Departamentu Technicznego Marynarki (Kaigun Kansei Honbu). Yuzuru Hiraga w lipcu 1926 roku został awansowany do stopnia wiceadmirała. Odszedł on ze stanowiska głównego konstruktora, jednak dalej pracował w Kaigun Gijutsu Honbu i z tego powodu uczestniczył w konferencji na temat pancerników. Przedstawił własny projekt, który opracował prywatnie. Charakteryzował się on krótką, zwartą cytadelą pancerną, umieszczoną w wąskim kadłubie oraz niedużą nadbudówką, wokół której zgrupowano artylerię główną. Jedynym z większych mankamentów tego projektu było umieszczenie części artylerii średniej w kazamatach. Chociaż propozycja Hiragi miała całą serię słabych punktów, większość osób uczestniczących w konferencji na temat przyszłego pancernika skłaniała się do zaakceptowania tego projektu.

Stanowisko po Hiradze objął komandor Kikuo Fujimoto. Jego projekt niszczycieli typu *Fubuki* okazał się pod względem konstrukcyjnym nowatorski. Właśnie nim utorował sobie drogę do stanowiska projektanta ostatnich pancerników japońskich. Po drodze były projekty czterech krążowników typu *Mogami*, a doświadczenia z ich konstrukcji i budowy wykorzystał przy projekcie pancerników mających zastąpić okręty typu *Kongo*. Ciekawostką jest fakt przyjęcia dwulufowych wież działowych kal. 203 mm jako docelowej artylerii głównej okrętów typu *Mogami*. Choć przygotowany projekt uwzględniał jeszcze ograniczenie

Wiceadmirał Yuzuru Hiraga (1878-1943).

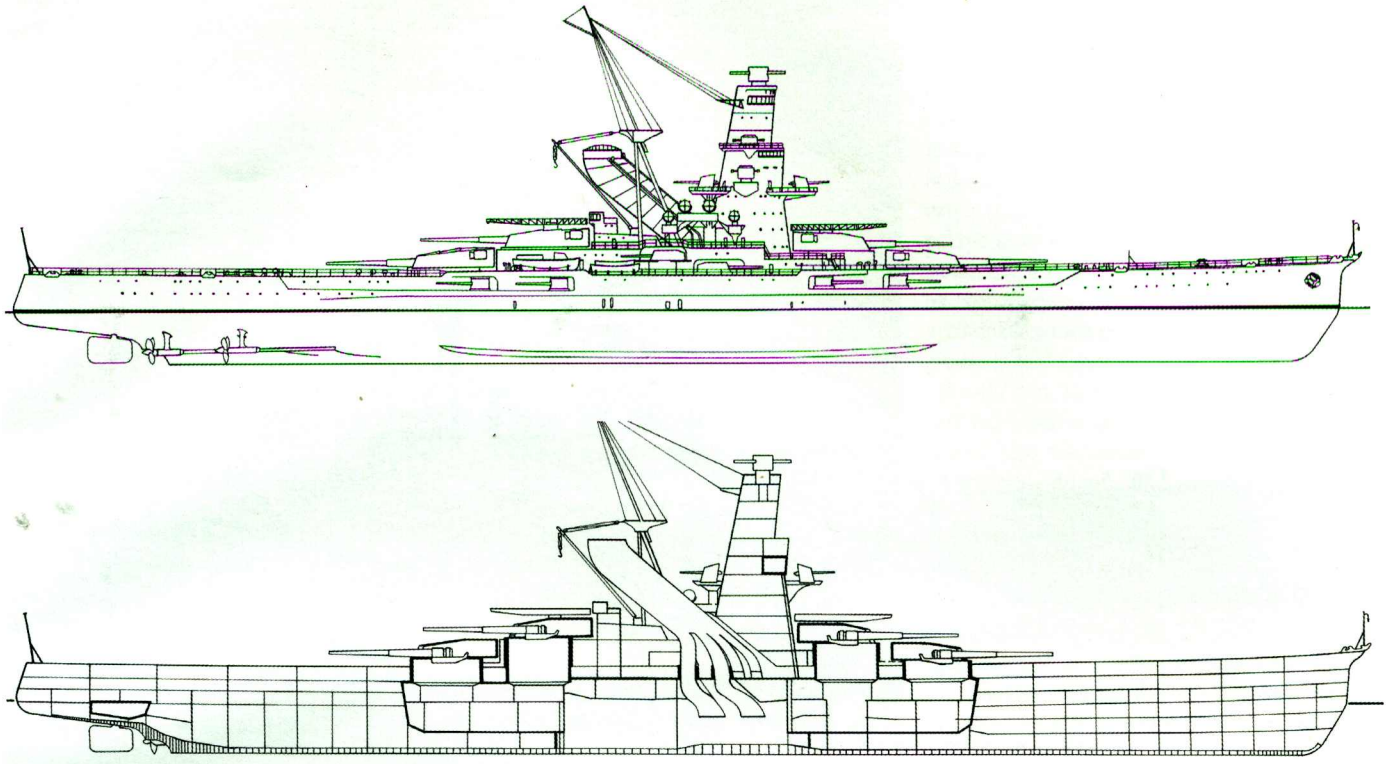
Komandor Kikuo Fujimoto (1888-1935).



PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Projekt szybkiego pancernika z działami kal. 457 mm autorstwa Hiragi

Wyporność standardowa	62 000 ts
Wyporność na próbach	65 000 ts
Długość na linii wodnej	289,5 m
Szerokość na linii wodnej	37,1 m
Zanurzenie	10,23 m
Uzbrojenie	9 × 457 mm (3 × III), 9 × 203 mm (3 × III), 12 × 127 mm plot. (6 × II)
Strefa bezpieczeństwa przeciwko pociskom kal. 457 mm	
– magazyny amunicyjne, wieże artylerii głównej i wieża dowodzenia	20 000-30 000 m,
– siłownia	25 000-30 000 m
Napęd mieszany	silniki wysokoprężne (diesle)/turbiny parowe, 200 000 KM (BHP) = 32 w.
Zasięg	10 000 Mm przy 18 w.
Zapas paliwa	5500 ts
Masy	
– kadłub	17 350 ts
– opancerzenie	22 589 ts
– wyposażenie	2170 ts
– siłownia	4650 ts
– uzbrojenie artyleryjskie	11 935 ts
– uzbrojenie torpedowe	50 ts
– wyposażenie lotnicze	100 ts
– inne	11 ts
Masy uzbrojenia	
wieże dział kal. 457 mm	2630 × 3 = 7890 ts
granaty kal. 457 mm (po 150 na wieżę)	653 × 3 = 1959 ts
kartusze kal. 457 mm	135 × 3 = 405 ts
łuski nabojów kal. 457 mm	73 × 3 = 219 ts
Razem	10 473 ts
wieże dział kal. 203 mm	224 × 3 = 672 ts
pociski kal. 203 mm (po 150 na wieżę)	80 × 3 = 240 ts
Razem	912 ts
działa plot. (6)	140 ts
pociski plot. (po 200 na stanowisko)	88,5 ts
łuski pocisków plot.	34,5 ts
Razem	263 ts
lekkie działka plot.	287 ts
ŁĄCZNIE	11 935 ts



Nowy superpancernik wg projektu Hiragi z 1928 roku.

nia traktatowe, to jednak Fujimoto przewidział w nim możliwość wymiany armat kal. 155 mm na większe, właśnie kalibru 203 mm. Przystosowana do wymiany na większy kaliber musiała być cała wewnętrzna struktura barbet, podajników, instalacji elektrycznej i magazynów (komór amunicyjnych), ale w ten sposób w bardzo krótkim czasie można było zwiększyć siłę ognia okrętów. Fujimoto identycznie postąpił z projektem nowych pancerników, zawczasu planując wymianę 18-calowych (460 mm) dział w wieżach potrójnych na 20-calowe (508 mm) w podwójnych. Ponadto chciał w swoim projekcie uwzględnić jak najwięcej nowych rozwiązań z dziedziny technologii, jak chociażby spawanie elektryczne czy techniki – napęd silnikami wysokoprężnymi (dieslowskimi). Planował także wprowadzić podział kadłuba na dużą liczbę przedziałów wodoszczelnych i wielopoziomowy system ochrony przeciwtorpedowej w podwodnych partiach okrętu.

Sytuacja polityczna na świecie i w Japonii w latach 1930–1936

Krótko po zakończeniu 59. sesji Parlamentu[1] i głosowaniu nad Pierwszym Programem Uzupełniającym z roku 1931, dotychczasowy premier Osachi Hamaguichi podał się do dymisji, a jego stanowisko objął 14 kwietnia 1931 roku Reijiro Wakatsuki. Jego rządy nie trwały jednak długo, ponieważ 18 września 1931 roku armia kwantuńska zajęła Mukden w Mandżurii. Kryzys mandżurski oraz trudności ekonomiczne doprowadziły premiera do złożenia 11 grudnia 1931 roku rezygnacji z zajmowanego stanowiska. Dwa dni później powstał nowy gabinet pod przewodnictwem Inukai Tsuyoshi. Dotychczasowy minister Marynarki, admirał Kiyokazu Abo, został zwolniony, a jego miejsce zajął admirał Mineo Osumi. Te i inne zmiany wpłynęły na opóźnienia w budowie okrętów Cesarskiej Marynarki. Oprócz zmian personalnych również niepokoje wewnętrzne i zamachy na czołowych polityków oraz afery gospodarcze miały ważny wpływ na budowę nowych jednostek. Sytuacja ta trwała do początku 1936 roku.

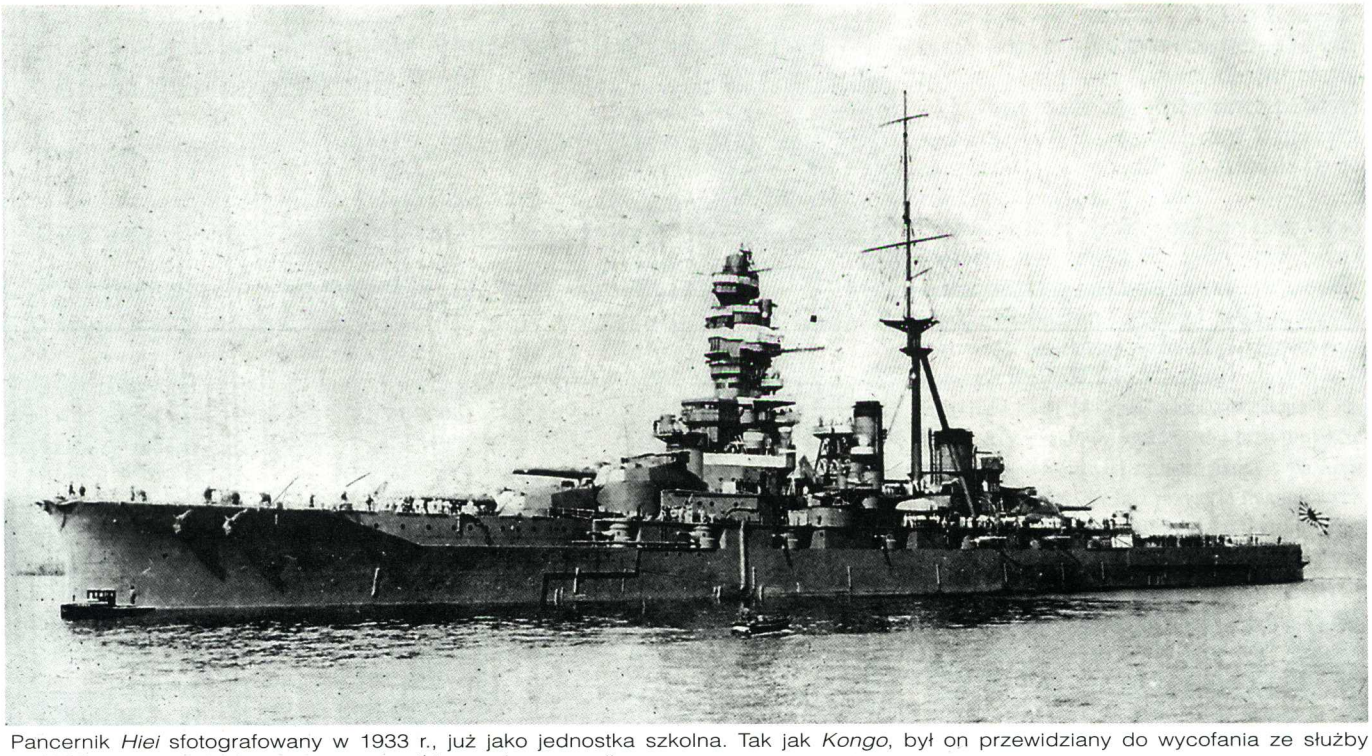
Tymczasem 2 lutego 1932 roku rozpoczęła się konferencja rozbrojeniowa w Genewie. Przybyli na nią przedstawiciele 59 państw, a dominowały trzy tematy. Pierwszy został przedstawiony przez delegata ze Stanów Zjednoczonych i dotyczył zmniejszenia tonażu o jedną trzecią w kategoriach pancerników, lotniskowców i okrętów podwodnych, w kategorii krążowników i niszczycieli zaś redukcji o jedną czwartą. Kolejna propozycja dotyczyła utrzymania sił flot Wielkiej Brytanii, USA i Japonii w proporcji 5 : 5 : 3. W lipcu Londyn przedstawił następny pomysł, polegający na określeniu limitu dla każdej grupy okrętów indywidualnie dla każdego państwa. Propozycja rządu brytyjskiego uwzględniała – między innymi – zmniejszenie dotychczasowej wyporności standardowej pancerników do wartości 22 000 ts i ograniczała ich uzbrojenie do armat kal. 280 mm (11 cali); drugi wariant przewidywał pancerniki o wyporności standardowej 25 000 ts uzbrojone w armaty kal. 305 mm (12 cali) – w przypadku gdyby klasa krążowników nie podlegała ograniczeniom.

Propozycje te, jak również inne, wysunięte przez Amerykanów nie zostały zaakceptowane przez rząd japoński. 9 grudnia 1932 roku ambasador Yasumasa Matsudaira wraz z admirałem Osami Nagano przedstawili propozycję dokładnego określenia liczby i wielkości okrętów. Punkt pierwszy japońskich postulatów dotyczył zniesienia proporcji 5 : 5 : 3. Jednak najistotniejszym okazał się punkt trzeci, który ustalał proporcję sił flot Japonii do Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii w kategorii okrętów pierwszej linii (pancerników i krążowników tzw. typu A) na 9/10 oraz zakładał równość w kategorii okrętów drugiej linii – obronnych (krążowników tzw. typu B, niszczycieli oraz okrętów podwodnych).

Zgodnie z artykułem 23 Traktatu Waszyngtońskiego nie zostałby on automatycznie przedłużony 31 grudnia 1936 roku, nawet jeżeli żadne z państw sygnatariuszy nie powiadomiłoby o jego wypowiedzeniu do 31 grudnia 1934 roku. Jego przedłużenie mogło nastąpić w przypadku, kiedy jedno z państw sygnatariuszy traktatu przedłożyłoby propozycje nowego traktatu. Pierwsze próby doprowadzenia do tego podjął 17 maja 1934 roku rząd brytyjski, przesyłając sygnatariuszom traktatu zaproszenie na konferencję do Londynu. Latem rozpoczęto pierwsze rozmowy z delegacją Stanów Zjednoczonych, a główne spotkanie pomiędzy delegacją japońską, Stanów Zjednoczonych oraz Wielkiej Brytanii odbyło się 23 października 1934 roku. Skoro jednak 29 grudnia 1934 roku w Londynie kontradmirał Isoroku Yamamoto przedłożył notę wypowiadającą Traktat Waszyngtoński, to po wypowiedzeniu przez Japonię traktatu należało osiągnąć nowe porozumienie w 1935 lub najpóźniej do grudnia 1936 roku, jako że oba traktaty – waszyngtoński i londyński z 1930 – wygasały 31 grudnia 1936 roku.

Rząd brytyjski wysłał 24 października 1935 propozycje ponownego spotkania 5 grudnia tego samego roku. Konferencja rozpoczęła się 9 grudnia, ale w drugiej połowie tego miesiąca została odroczona do stycznia następnego roku. Negocjacje podjęto ponownie 6 stycznia 1936 roku. Delegacji japońskiej przewodniczył admirał Osami Nagano. Rozmowy nie trwały zbyt długo,

[1] W Japonii od 1888 r. był dwuizbowy parlament – izba niższa to Izba Reprezentantów (Shugiin), zaś izba wyższa była Izbą Parów (Kizokuin, po II w.ś. Izba Radców). Ciągle władcą był Cesarz, a struktura państwa była nieco skomplikowana. Odbywały się wtedy też posiedzenia Rady, której nie można nazwać żadnym polskim odpowiednikiem, aczkolwiek opisowo można ją określić jako radę marszałków polnych i admirałów (przyp. red.).



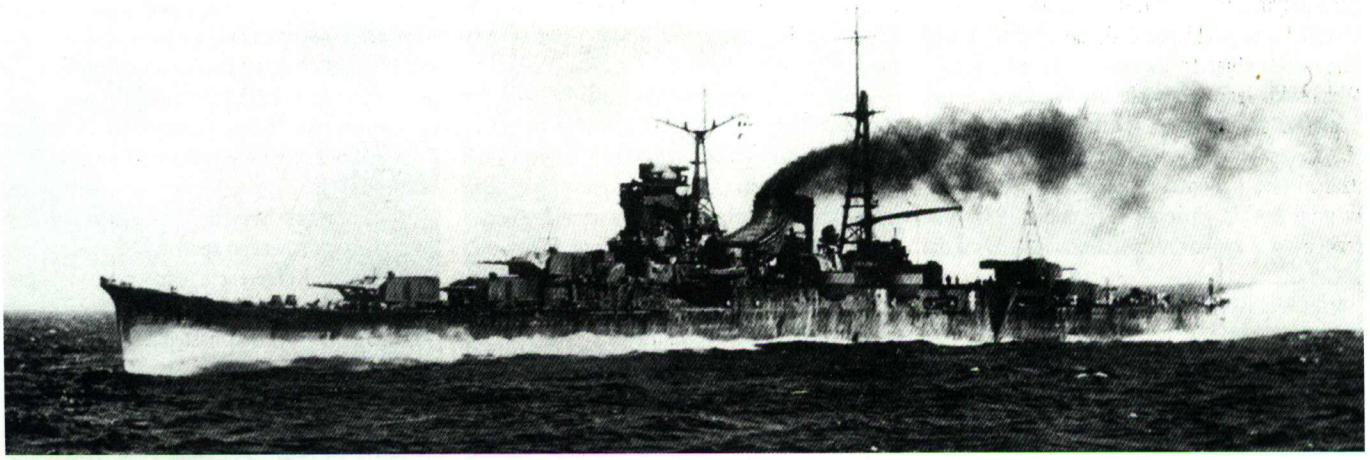
Pancernik *Hiei* sfotografowany w 1933 r., już jako jednostka szkolna. Tak jak *Kongo*, był on przewidziany do wycofania ze służby w 1935 r. i zastąpienia przez pancerniki nowej generacji.

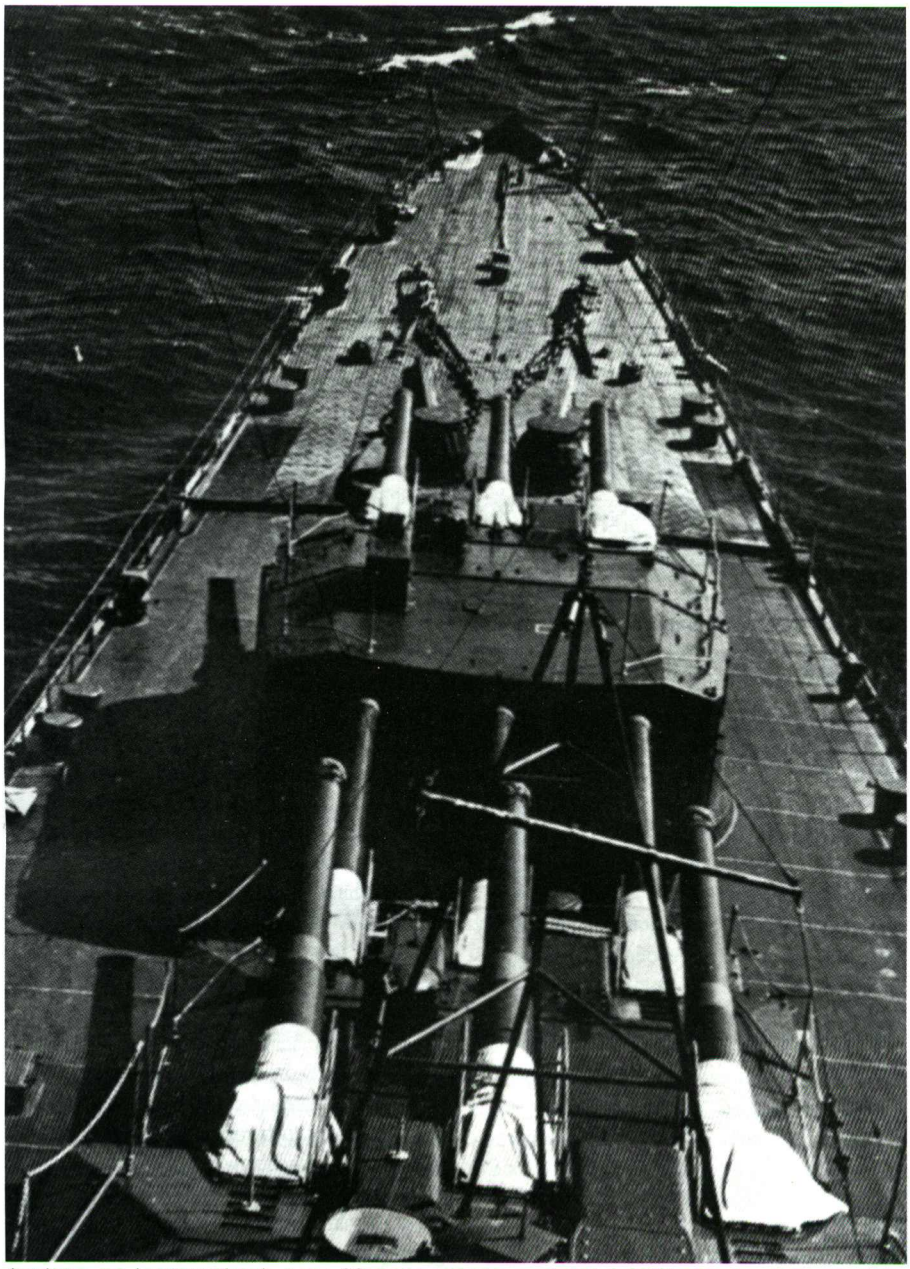
ponieważ Japonia nie wywalczyła oczekiwanej równości z siłami Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii i delegacja japońska opuściła 15 stycznia 1936 roku konferencję; po niej jeszcze Włochy zrezygnowały z dalszego uczestnictwa. Ostatecznie zakończyła się ona podpisaniem 25 marca 1936 roku nowego traktatu, tzw. Drugiego Traktatu Londyńskiego pomiędzy USA, Wielka Brytanią i Francją.

Wypowiedzenie przez Japonię Traktatu Waszyngtońskiego oraz nie podpisanie Drugiego Traktatu Morskiego w Londynie zwalniało ją po grudniu 1936 roku z jakichkolwiek limitów i ograniczeń zbrojeniowych. Postanowiono to wykorzystać przy formułowaniu nowych programów budowy okrętów. Planując nowe jednostki, uwzględniono czas, w którym będą one budowane jeszcze zgodnie z wymogami ograniczeń traktatowych oraz czas potrzebny na ich modernizację i przezbrojenie już poza limitami. Taka strategia pozwalała na szybsze wyrównanie niekorzystnego stosunku floty japońskiej do amerykańskiej. Korzystając z punktu piątego Traktatu Waszyngtońskiego, zdecydowano się na wymianę starszych jednostek na nowe pancerniki. Jako pierwszy miał zostać wymieniony w roku 1933 szybki pancernik (ex-krążownik liniowy) *Kongo*. W następnym roku planowano do wymiany zdemilitaryzowany przejściowo krążownik liniowy *Hiei*, w roku 1935 do wymiany przeznaczono szybkie pancerniki (ex-krążowniki liniowe) *Haruna* i *Kirishima* oraz pancernik *Fuso*. W roku 1936 planowano wymienić pancernik *Yamashiro*. Ponadto postanowiono zwiększyć siłę Marynarki Wojennej do końca 1936 roku poprzez położenie w możliwie jak najkrótszym czasie stępek pod pięć pancerników, każdy o wyporności standardowej 35 000 ts. Uzbrojenie ich miało się składać z 12 armat kal. 406 (w istocie 410) mm, 12 armat kal. 140 mm, artylerii przeciwlotniczej, wyrzutni torpedowych oraz czterech wodnosamolotów na pokładzie. Na ich budowę postanowiono przeznaczyć łączną kwotę 455 mln jenów.

26 lutego 1936 roku w Tokio doszło do mordu wyższych oficerów i członków rządu przez młodszych oficerów i wojskowych z Armii. Co prawda, próbujące dokonać puczu wojska rebeliantów poddały się po trzech dniach, jednak gabinet premiera Keisuke Okady podał się do dymisji następnego dnia. Zmiany polityczne na świecie i w Japonii doprowadziły do trzeciej zmiany polityki obronnej. Cesarski Komitet Obrony zatwierdził ją 3 czerwca 1936 roku. W dokumencie tym na pierwszym miejscu wymieniano jako potencjalnego przeciwnika Stany Zjednoczone, dalej Rosję (ZSRR), Chiny oraz Wielką Brytanię. Armia miała składać się z 20 dywizji, a sześć dodatkowych miało stacjonować w Mandżurii. W czasie wojny Armia miała łącznie składać się z 50 dywizji, a jej siły powietrzne powinny wzrosnąć do 140 Chutai (eskadr). Marynarka Wojenna przed końcem 1945 roku powinna dysponować flotą składającą się między innymi z 12 ciężkich okrętów (pancerników i byłych krążowników liniowych), nie starszych niż 26 lat w służbie i o łącznym to-

Krążownik *Mogami* sfotografowany 20 marca 1935 r., podczas prób morskich na mili pomiarowej Ugurujima w zatoce Sukumo. Sprawdzano na nim pierwsze rozwiązania konstrukcyjne, jakie planowano wprowadzić do projektu pancerników typu *Yamato*.





Artyleria na krążownikach typu *Mogami* została w dużej części zgrupowana na dziobie. Na zdjęciu widok z pomostu na dziobową artylerię krążownika *Suzuya*.

nażu 482 740 ts, 10 lotniskowców o łącznej wyporności 181 000 ts i nie starszych niż 20 lat w służbie, 20 krążowników tzw. typu A o łącznej wyporności 190 350 ts i nie starszych niż 20 lat w służbie, ośmiu krążowników tzw. typu B (48 000 ts – do 20 lat w służbie), 13 liderów (przewodników flotylli, 78 000 ts – do 20 lat w służbie), 96 niszczycieli (174 488 ts – do 16 lat w służbie) oraz 78 okrętów podwodnych (123 800 ts - do 13 lat w służbie). Kolejnym ważnym punktem tego dokumentu było przydzielenie okrętów wojennych do flot. Pierwszą Flotę (Główne Siły Uderzeniowe) tworzyły dwa dywizjony pancerników (Sentai), każdy składający się z czterech jednostek. Do niej przydzielono: jeden dywizjon lotniskowców (dwa okręty), dwa dywizjony krążowników (osiem jednostek), trzy eskadry niszczycieli (cztery dywizjony niszczycieli – 48 jednostek), trzy eskadry okrętów podwodnych (trzy dywizjony i trzy jednostki flagowe – 40 okrętów podwodnych). Drugą Flotę (Siły Zwiadowcze) miał tworzyć dywizjon pancerników (cztery jednostki typu *Kongo*), cztery dywizjony lotniskowców (osiem okrętów), pięć dywizjonów krążowników (20 jednostek), trzy eskadry niszczycieli (48 okrętów) oraz dwie eskadry okrętów podwodnych (20 jednostek). Trzecią Flotę tworzyły tzw. jednostki drugiej klasy, Czwartą zaś stare krążowniki, trałowce oraz dywizjon okrętów podwodnych, przeznaczone do operowania na wodach chińskich i Morza Południowochińskiego.

Realizacja Morskiego Programu Uzupełnienia Uzbrojenia z 12 roku ery Showa

Przymiarki do nowego programu budowy okrętów rozpoczęto w roku 1934. Pierwszy Departament Gunreibu już wiedział, że dotychczas obowiązujące traktaty zostaną wkrótce wypowiedziane i informację tę należało uwzględnić w przyszłych planach. Prowadzono intensywne rozmowy pomiędzy Gunreibu a Departamentem Marynarki (Kaigun sho) dotyczące liczby i głównych charakterystyk proponowanych jednostek. Początkowy plan przewidywał następujące jednostki – dwa pancerniki, dwa lotniskowce, 14 niszczycieli oraz 13 okrętów podwodnych. „Dyskretnie" pominięto we wszystkich dokumentach rzeczywistą wyporność standardową pancerników planowaną na 60 000 ts. Sporządzono też budżet budowy tych okrętów – w jego oficjalnych dokumentach przedstawionych do zaakceptowania rządowi „przemycono" zaciągniętą pożyczkę w wysokości 39 mln jenów, którą przeznaczono na budowę fikcyjnych trzech niszczycieli i jednego okrętu podwodnego. W rzeczywistości miała ona pokryć duże koszta związane z budową dwóch pancerników o wyporności po 60 000 ts. Wstępna charakterystyka pancerników zawarta w tajnych dokumentach przedstawiała się następująco: projektowana wyporność – 64 000 ts, uzbrojenie – 9 × 457 mm, 12 × 155 mm, 12 × 127 mm. Prędkość pancerników określano na 27 węzłów, a zasięg na 7200 mil morskich przy prędkości ekonomicznej 16 węzłów. Dane te były objęte ścisłą tajemnicą i dostęp do nich miało niewielkie grono najwyższych rangą oficerów i konstruktorów.

Program został przedstawiony 3 lipca 1936 roku przez admirała Osami Nagano podczas posiedzenia Rady Ministrów. W listopadzie został przez nią zatwierdzony, a następnie przedstawiony podczas 73. sesji Parlamentu (posiedzenie rozpoczęło się 26 grudnia 1936 r.). Oficjalnie zaproponowano budowę 70 okrętów, faktycznie jednak chodziło o 66 jednostek - o czym członkowie Parlamentu nie wiedzieli. W oficjalnym budżecie (Seiritsu Yosen) zatwierdzonym przez Parlament dwa pancerniki miały wyporności po 35 000 ts. Budowa większych jednostek wymagałaby dodatkowego budżetu, którego nie można było uchwalić ze względu na utrzymanie budowy w ścisłej tajemnicy. Tak więc przyjęto wariant zamówienia na fikcyjne okręty.

Wszystkie jednostki zatwierdzone i budowane w nowym programie otrzymały 29 marca 1937 roku numery. Poprzednio były to jednostki z Planu Showa (Junikei sen), a nowe pancerniki określano jako Junikei sen 1 i Junikei sen 2. Po zmianie 29 marca 1937 roku nosiły one oznaczenia Dai 1 Go Kan oraz Dai 2 Go Kan. Szacowany koszt wynosił około 98 880 000 jenów za każdy okręt. Rzeczywiste nakłady przekroczyły jednak tę granicę i wynosiły dla jednego pancernika 107 933 874 jenów.

Program budowy okrętów miał być zaprezentowany podczas 70. sesji Parlamentu, który obradował od 26 grudnia 1936 do 31 marca 1937 roku. Jednak nim to nastąpiło, po podpisaniu paktu z Niemcami pełniący obowiązki ministra wojny generał Hisaichi Terauchi podał się 22 stycznia 1937 roku do dymisji. Następnego dnia rząd premiera Koki Hiroty upadł, a 2 lutego minister wojny generał Hayashi Senjuro sformował nowy gabinet z członków poprzedniego rządu. Dotychczasowy głównodowodzący Połączoną Flotą, wiceadmirał Mitsumasa Yonai, został nowym ministrem Marynarki. 14 lutego zmniejszono budżet wojskowy, który został przegłosowany 31 marca 1937 roku i przedstawiony Cesarzowi do podpisania. Nowy program budowy okrętów określono jako Trzeci Uzupełniający (Maru San Keikaku). Wybory odbyły się 30 kwietnia 1937 roku i przyniosły nowy gabinet pod przewodnictwem księcia Fumimaro Konoye (Konoe). Na swoich stanowiskach pozostali minister Marynarki wiceadmirał Yonai Mitsumasa oraz minister wojny generał Sugiyama

Hajime. Pozwoliło to kontynuować rozpoczęte wcześniej programy budowy bez większych perturbacji politycznych.

Opracowanie programów budowy następnych superpancerników

Pierwsze prace nad nowymi programami zbrojeniowymi, w których uwzględniono budowę nowych superpancerników rozpoczęto w roku 1936. Budowa ich była niezbędnym krokiem do osiągnięcia celu, jaki wyznaczył sobie Sztab Generalny – wyrównania poziomu z flotą amerykańską. Jednostki miały zostać zbudowane do 1945 roku. W Drugim Programie Uzupełniającym zawarta była propozycja budowy między innymi dwóch pancerników, jednak w tym czasie realizacja owych zamierzeń była niemożliwa. Dopiero po zatwierdzeniu Trzeciego Programu Uzupełniającego (Maru San Keikaku) Sztab Generalny mógł rozpocząć prace nad nowymi programami. Pierwszy szkic został przedstawiony przez najwyższych oficerów 27 listopada 1937 roku – przewidywał on budowę pancerników typu W 101. Niestety nie sprecyzowano ani liczby jednostek, ani ich charakterystyk. Początkowo planowano poddać go pod głosowanie w roku 1940, ale ze względu na amerykański program budowy okrętów postanowiono zaprezentować go w 1939 r.

Jeszcze wcześniej, 17 kwietnia 1936 roku, I Departament Sztabu Generalnego Marynarki przedstawił program budowy okrętów, które były konieczne do osiągnięcia siły Marynarki określonej w nowej polityce obronnej. Gunreibu zawarło w swoim planie propozycję budowy między innymi dwóch pancerników nowego typu o wyporności 60 000 ts. Planowano wybudowanie łącznie czterech takich jednostek i pod koniec maja Pierwszy Departament zaprezentował porównanie stanu okrętów japońskich i amerykańskich, jaki zostanie osiągnięty do roku 1941. Zestawienie to zostało podane w tabeli powyżej.

Zestawienie stanu okrętów japońskich i amerykańskich do roku 1941

Klasa	Typ	Liczba jednostek	Uzbrojenie	Liczba armat artylerii gł.	Wyporność łączna
			Japonia		
	Kongo	4	8 x 356 mm	32	105 320 ts
Senkan	*Fuso* i *Ise*	4	12 x 356 mm	48	118 612 ts
Senkan	*Nagato*	2	8 x 410 mm	16	65 440 ts
Senkan	nowy typ	2	x	x	120 000 ts
Łącznie		12	x	x	541 400 ts
			Stany Zjednoczone		
Pancerniki	BB 45, 46, 48	3	8 x 406 mm*	24	455 400 ts
Pancerniki	BB 38-44	7	12 x 356	84	
Pancerniki	BB 34-37	4	10 x 356 mm	40	
Pancernik	BB 33	1	12 x 305 mm	12	
Pancerniki	BB 55-57	3	x	x	120 000 ts
Łącznie		18			575 400 ts

* Nie mając dobrych danych wywiadowczych, Japończycy zakładali, że jednostki te zostaną uzbrojone w armaty kal. 406 mm.

Porównanie tonażu obu flot w roku 1941 wypada niekorzystnie dla Japończyków, ponieważ mieli oni 75 procent tonażu US Navy. Rozważano więc możliwości „obejścia" limitów traktatów i zmniejszenia dominacji Amerykanów – jedną z nich było wprowadzenie nowych torped typu 93 shiki napędzanych przy użyciu tlenu, o dużym zasięgu. Mogły one być wystrzeliwane z dystansu 40 000 m przy ustawieniu prędkości na 36 węzłów. Dla porównania zasięg amerykańskich armat kal. 356 mm L/50 wynosił 32 000 m przy kącie podniesienia 30 stopni oraz 31 000 m dla armat kal. 406 mm L/45. Tak więc japońskie torpedy mogły dosięgnąć amerykańskich pancerników, będąc wystrzeliwane spoza zasięgu ich artylerii. Konsekwencją powstania tego projektu było podjęcie prac rozwojowych nad taktyką walki w nocy, kiedy działa artylerii głównej były mało efektywne. Co prawda, pod koniec wojny wprowadzano coraz to bardziej skuteczne urządzenia radarowe mogące kierować ogniem artylerii głównej, ale w roku 1936 nie było to jeszcze uwzględniane w doktrynach obronnych Cesarstwa. Dlatego też planowano mieć w połowie 1941 roku Flotę Zwiadowczą (Zosen zenshin butai), przeznaczoną głównie do prowadzenia walki w nocy. Drugim posunięciem było wprowadzenie do służby jak największej liczby pancerników z ciężkimi działami. Taktyka zakładała oddanie jednego wystrzału w stronę przeciwnika, zanim własne jednostki znajdą się w zasięgu jego artylerii.

Kwestię dwóch następnych superpancerników podjęto 21 czerwca 1938 roku, kiedy to zastępca Szefa Sztabu i wiceminister Marynarki dokonali zmian w dotychczasowym programie – planowano teraz w nim budowę dodatkowych dwóch jednostek typu W 101 o wyporności standardowej po 64 000 ts. Pod koniec września przeprowadzili oni rozmowy z ministrem finansów na temat przyznania potrzebnych środków na realizację owych założeń. Osiągnięto porozumienie i 19 września 1938 roku przedstawili finalną wersję projektu, którą przyjęto 22 września i zatwierdzono do przedłożenia Parlamentowi podczas posiedzenia 8 grudnia 1938. Program ów przewidywał budowę dwóch następnych pancerników o wyporności 64 000 ts, które oznaczono numerami 110 (był to przyszły lotniskowiec *Shinano* – przyp. red.) i 111. Tak jak to miało miejsce w przypadku pierwszej pary pancerników,

Nagato sfotografowany w 1937 r.

Planowana w październiku 1938 organizacja pancerników Połączonej Floty – cel na rok 1944

Flota	Dywizjon	Okręty
1. Flota	1. Dywizjon	cztery superpancerniki (dwa z trzeciego i dwa z czwartego programu budowy)
1. Flota	2. Dywizjon	pancerniki *Nagato, Mutsu*
2. Flota	3. Dywizjon	pancerniki *Fuso, Yamashiro, Ise, Hyuga*
2. Flota	4. Dywizjon	szybkie pancerniki *Kongo, Hiei, Haruna, Kirishima*

Planowana w październiku 1938 organizacja pancerników Połączonej Floty – cel na rok 1950

Flota	Dywizjon	Okręty
1. Flota	1. Dywizjon	cztery superpancerniki (dwa z piątego i dwa z szóstego programu budowy)
1. Flota	2. Dywizjon	cztery superpancerniki (dwa z trzeciego i dwa z czwartego programu budowy)
1. Flota	3. Dywizjon	pancerniki *Nagato, Mutsu*
2. Flota	4. Dywizjon	pancerniki *Fuso, Yamashiro, Ise, Hyuga*
2. Flota	5. Dywizjon	szybkie pancerniki *Hiei, Kirishima*
3. Flota	14. Dywizjon	szybkie pancerniki *Kongo, Haruna*

Planowana 17 stycznia 1941 organizacja pancerników Połączonej Floty – cel na rok 1950

Flota	Dywizjon	Okręty
1. Flota	1. Dywizjon	cztery superpancerniki (czwarty program budowy)
1. Flota	2. Dywizjon	trzy superpancerniki (piąty program budowy)
2. Flota	3. Dywizjon	cztery superpancerniki (dwa z trzeciego i dwa z czwartego programu budowy)
2. Flota	4. Dywizjon	pancerniki *Nagato, Mutsu*
2. Flota	5. Dywizjon	pancerniki *Fuso, Yamashiro, Ise, Hyuga*
2. Flota	6. Dywizjon	dwa szybkie pancerniki typu *Kongo*

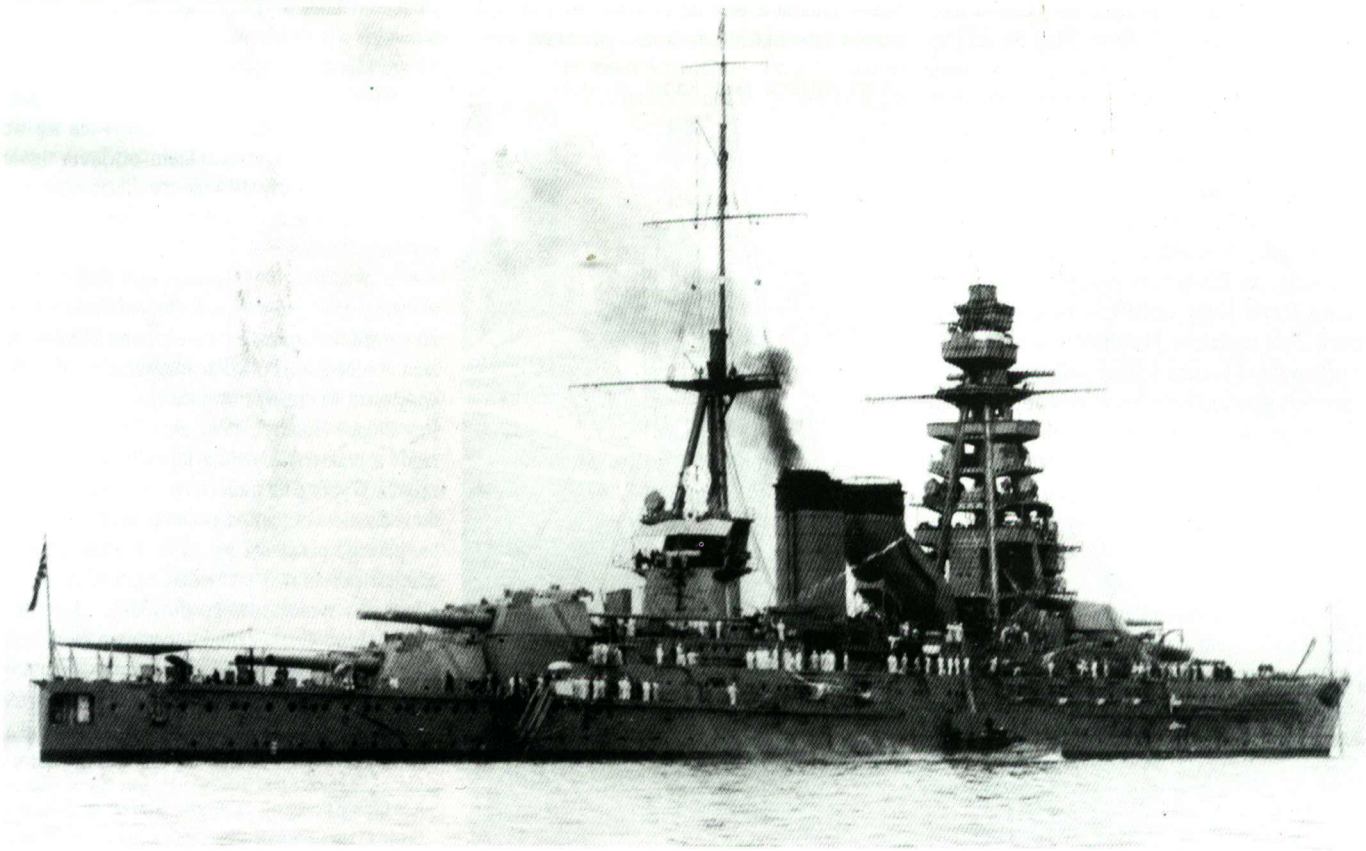
również i ich charakterystyki zostały ukryte i objęte ścisłą tajemnicą wojskową. Oficjalny program budowy okrętów przedstawiony przez ministerstwo finansów zakładał budowę łącznie 83 okrętów i zapisane w nim były dwa pancerniki o wyporności 40 000 ts, prędkości 26 węzłów oraz uzbrojeniu 9 × 406 (410) mm, 12 × 155 mm i 12 × 100 mm. Tymczasem planowany koszt budowy jednego z utajnionych okrętów oszacowano na 133 847 000 jenów, co dawało w sumie 267 694 000 jenów za obie dodatkowe jednostki. Nowe pancerniki miały zastąpić *Harunę* i *Kirishimę*, które w 1944 roku przekroczyć miały granicę 29 lat w służbie.

Nowy program budowy okrętów został przedstawiony podczas 74. posiedzenia Parlamentu, który rozpoczął obrady 26 grudnia 1938 roku. W trakcie obrad, 4 stycznia 1939 roku premier Fumimaro Konoye (Konoe) podał się do dymisji z powodów osobistych. Następnego dnia jego miejsce zajął baron Kiichiro Hiranuma – znany ze swoich antykomunistycznych przekonań. Na stanowisku ministra Marynarki pozostał wiceadmirał Mitsumasa Yonai, zmienił się jednak minister wojny – stanowisko to objął generał Seichiro Itagaki. 6 marca 1939 roku Parlament przegłosował nowy program budowy okrętów, który został nazwany Czwartym Programem Uzupełniającym (Maru Yon Keikaku). Przewidywał on ukończenie dwóch pancerników i oddanie do służby pierwszego w 1944 roku, zaś drugiego w 1945 roku. Koszt jednej jednostki szacowano na 130 000 000 jenów.

Połączona Flota, jaką planowano stworzyć do 1950 roku miała wyglądać następująco – 19 pancerników w Pierwszej Flocie (siedem nowych superpancerników) i Drugiej Floty (cztery nowe superpancerniki, sześć starych oraz dwa nowe pancerniki). Trzy superpancerniki z piątego programu miały otrzymać sześć armat o kalibrze 508 mm umieszczonych w dwulufowych wieżach. Z kolei cztery superpancerniki z szóstego programu miały być 100 000-tonowymi okrętami z ośmioma działami o kalibrze 508 mm.

ILUSTRACJE: ZBIORY M. SKWIOTA, S. BREYERA, NHC.
RYSUNKI: M. SKWIOT.

Pancernik *Nagato* sfotografowany w 1931 r.



Tadeusz Klimczyk

Sir John Jellicoe

Nazywany „jednym z pięciu najlepszych umysłów Royal Navy" i „nadchodzącym Nelsonem" adm. John Jellicoe miał stać się legendą brytyjskiej marynarki. Od zawsze niezwykle kompetentny jako oficer i bardzo szanowany przez załogi „Cichy Janek" (*Silent Jack*), na długo przed wybuchem wojny z Niemcami, był przewidywany na stanowisko głównodowodzącego brytyjskiej floty liniowej tego, który upokorzy Niemców niszcząc Hochseeflotte w jednej walnej bitwie morskiej. Niestety wyobrażenia o wojnie, jakie panowały wśród Brytyjczyków kształtowane były jeszcze kampaniami napoleońskimi i wiktoriami adm. Nelsona. Pierwsza wojna światowa okazała się być nie sceną jednego aktora, lecz teatrem wielu tysięcy w postaci małych jednostek, okrętów podwodnych, konwojów i stawiaczy min. Przeciwnika nie zwyciężano w generalnych bitwach morskich, ale blokowano w bazach w oczekiwaniu na ekonomiczne wycieńczenie. Te nieliczne starcia okrętów liniowych, jakie stały się udziałem adm. Jellicoe nie tylko nie przyniosły mu nelsońskiej sławy, ale naraziły na epitet „starej baby".

John Rushworth Jellicoe był typowym produktem wiktoriańskiej Royal Navy – organizacji na poły klubowo-kastowej, do której wstęp podlegał niepisanym, lecz ściśle przestrzeganym regułom patronażowym. Niemalże nie sposób było zostać kadetem bez polecenia wysokiego oficera marynarki albo osoby o arystokratycznym pochodzeniu lub poważnym stanowisku. Podobnym zasadom podlegały awanse, zależne od skomplikowanego układu koterii towarzyskich. Nie inaczej było z Jellicoe, który urodził się 5 grudnia 1859 roku w Southampton w rodzinie Johna Henry'ego Jellicoe – kapitana marynarki handlowej i superintendenta w należącej do państwa morskiej służbie pocztowej (Royal Mail Steam Packet). Zarówno po stronie ojca, jak i po stronie matki Lucy Keele wśród przodków pełno było komandorów, admirałów, zdarzył się nawet jeden lord morski. Nic więc dziwnego, że 13-letni John nie miał kłopotów z dostaniem się w roku 1872 na okręt szkolny *Britannia*[1], który wraz z używanym jako jednostka mieszkalna starym dwupokładowcem *Hindustan*[2] tworzyły szkołę – Britannia Royal Navy College – zacumowaną na rzece Dart niedaleko Dartmouth. Wiktoriańskie wychowanie i kariera Jellicoe odbiegały od ówczesnych standardów tylko w jednym elemencie – John był zawsze najlepszym lub wyróżniającym się w czymkolwiek co robił lub cokolwiek studiował. Dzięki temu, ale i także dzięki napotkaniu na swojej drodze podobnych mu wpływowych ludzi Jellicoe od zawsze „dobrze się zapowiadał".

Po ukończeniu dwuletniego szkolenia, składającego się z nauki liczenia i podstaw nawigacji, języka francuskiego i rysunków, a także spartańskich ćwiczeń fizycznych i wprawek w posługiwaniu się olinowaniem (na pozostawionym w tym celu maszcie dziobowym *Britannii*) Jellicoe z tytułem prymusa został podchorążym na flagowcu dowódcy bazy w Portsmouth, drewnianym okręcie liniowym *Duke of Wellington*[3]. 22 września 1874 roku Jellicoe otrzymał pierwszy przydział na prawdziwy okręt – dużą (4000 ts) drewnianą fregatę śrubową *Newcastle*. Jednostka ta wchodziła w skład Lotnej Eskadry, która z jednej strony miała za zadanie odwiedzanie różnych portów na świecie, a z drugiej szlifowanie młodych podchorążych i oficerów w sztuce żeglarskiej. Na okręcie tym Jellicoe zwiedził miejsca, o których zobaczeniu i dziś marzą 15-latkowie – Gibraltar, Rio de Janeiro, Bombaj, kilka portów japońskich, a w drodze powrotnej uwielbianą przez brytyjską arystokrację Maderę. 10 lipca 1877 roku został przeniesiony na kolejny okręt wojenny – pancernik *Agincourt*. Nie był to co prawda okręt najnowszy, bo zbudowany w roku 1867, lecz zmodernizowany, przezbrojony w nowe działa baterii burtowej i wyposażony w poruszaną parą maszynę sterową oraz w absolutną nowość – elektryczne reflektory. Należał do klasy największych w historii pancerników burtowych – jego kadłub miał wyporność 10 000 ts i długość aż 124 m. Na pokładzie bateryjnym można było zobaczyć całe wnętrze okrętu niemalże od dziobu do rufy. *Agincourt* był okrętem flagowym zastępcy dowódcy Floty Śródziemnomorskiej (zw. wtedy też Eskadrą Śródziemnomorską) – kontradm. Johna Commerella[4]. *Agincourt* miał do niej dołączyć, aby wziąć udział w ewentualnych działaniach wspierających Turcję w trwającej od roku 1876 wojnie z Rosją. W lutym 1878 roku, wobec serii porażek tureckich na froncie Wielka Brytania zdecydowała się na samowolne wprowadzenie eskadry pancerników na Morze Marmara, aby tam swoją obecnością wesprzeć Turków. Wejście to nie było jednak uzgodnione z władzami tureckimi i odbywało się we mgle i pod ciągłym ryzykiem otwarcia ognia przez tureckie forty. W jego rezultacie na mieliznę weszły – pancernik kazamatowy *Alexandra* i fregata *Raleigh*. Podczas tejże kampanii Jellicoe został „wypożyczony" na niewielki slup *Cruiser*, używany jako jednostka do przewożenia rozkazów między rozproszonymi okrętami Floty Śródziemnomorskiej. Po kilku miesiącach jednostkę wizytował ówczesny dowódca floty – adm. Geoffrey Phipps-Hornby[5], który chciał sprawdzić któregoś z praktykujących na jej pokładzie podchorążych. Wybór padł na Jellicoe, który miał przejąć dowodzenie okrętem na odcumowanie i wykonanie pełnego okrążenia wokół floty. Podczas testu admirał postanowił sprawdzić system nerwowy młodego i tymczasowego dowódcy. Idący prawym halsem *Cruiser* miał w pewnym momencie przed sobą flagowy pancernik *Alexandra*. Aby go ominąć Jellicoe musiał wykonać zwrot przez sztag w odpowiedniej odległości od pancernika, tak by jego wielki kadłub nie zabrał mu wiatru i

John Jellicoe jako kadet w wieku 13 lat.

[1] Ex-liniowiec trójpokładowy *Prince of Wales*, wod. 1860, pierwotnie 121 dział.

[2] Pisany także jako *Hindostan*, wod. 1841, pierwotnie 80 dział.

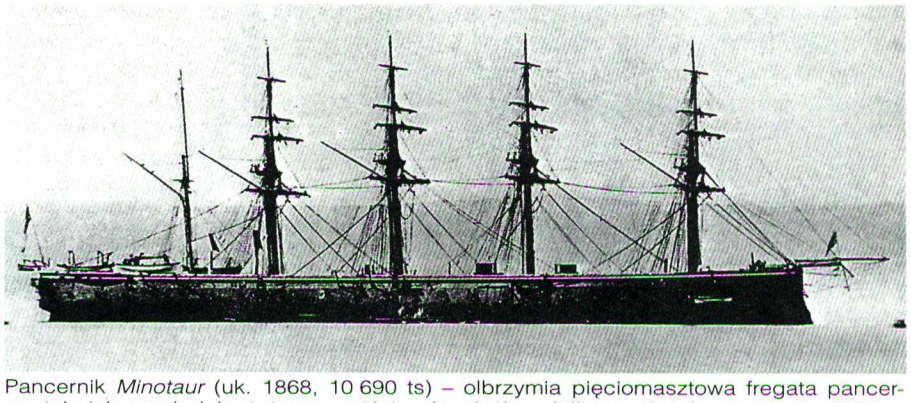
[3] Ten ciekawy okręt był opisywany przez Krzysztofa Gerlacha w „MSiO", nr 5/1999.

[4] John Edmund Commerell, 1829-1901, od 1892 r. admirał floty.

[5] Geoffrey Phipps-Hornby, 1825-1895.

nie uniemożliwił całego manewru. Kiedy Jellicoe wydał odpowiedni rozkaz Phipps-Hornby wstrzymał go. *Cruiser* podążał kursem kolizyjnym zbliżając się do wysokiej burty *Alexandry* i dosłownie w ostatniej chwili admirał skinął głową pozwalając podchorążemu na wydanie serii odpowiednich rozkazów – licząc, że ten z powodu stresu pomyli się. Nic takiego jednak nie nastąpiło i Jellicoe bezbłędnie dokończył wszystkie manewry. Schodząc z pokładu *Cruisera* Phipps-Hornby rzucił do Jellicoe, że chętnie widziałby go wśród swoich poruczników. Przyszły admirał został więc dostrzeżony. We wrześniu 1878 roku Jellicoe zdał egzaminy z matematyki z trzecią lokatą na 106 zdających. W grudniu zdawał na Malcie egzamin z praktyki morskiej, otrzymując pierwszą lokatę i pozwolenie na dalsze roczne studia w Royal Naval College w Greenwich. Szkoła ta miała kształcić elity Royal Navy, jednakże nawet współcześni mieli marną opinię o jej poziomie edukacji. Nic więc dziwnego, że we wszystkich ocenianych polach kształcenia – ogólnym, sztuce marynarskiej i artylerii Jellicoe ukończył ją z najlepszymi wynikami. W marcu 1880 roku był już podporucznikiem z przydziałem na wspomniany już pancernik kazamatowy *Alexandra* – okręt flagowy dowódcy Floty Śródziemnomorskiej, adm. Fredericka Beauchampa Seymoura[6]. Dla Jellicoe był to wstęp do marynarskiej elity – na okręcie flagowym bawił cały admiralski sztab i dobrane przez niego grono oficerów z niemałymi koneksjami. W listopadzie tego samego roku Jellicoe otrzymał awans na porucznika i rozkaz powrotu do Wielkiej Brytanii. Już wcześniej zdecydował o swym dalszym kształceniu w specjalności artylerzysty, jednakże musiał odbyć roczny staż morski, który zaprowadził go w lutym 1881 roku na swój dawny okręt – pancernik burtowy *Agincourt* – wówczas flagowy okręt Channel Squadron.

W maju 1882 roku rutynowa służba przyszłego admirała nabrała wojennych barw. *Agincourt* wraz z 60. batalionem strzelców został wezwany do wzmocnienia sił śródziemnomorskich w konflikcie z rebelią Arabi Paszy[7] w Egipcie. *Agincourt* przybył pod Aleksandrię 13 lipca – dwa dni po słynnym bombardowaniu fortów tego miasta. Jednakże Jellicoe otrzymał misję bojową przeprowadzenia 60. batalionu do Ismailli, gdzie na Kanale Sueskim stacjonował chroniący miasto stary pancernik burtowy *Ocean*. Jellicoe, ku swemu rozczarowaniu nie został wyznaczony do oddziałów walczących na lądzie. Zamiast tego kilkukrotnie prowadził – przebrany za egipskiego wieśniaka (fellacha) – łódź z raportami z Ismailli do Port Saidu, za co został odznaczony Medalem za Egipt. We wrześniu 1882 roku był już na powrót w Greenwich, rozpoczynając ośmiomiesięczny kurs, poświęcony głównie przedmiotom ścisłym. Po jego ukończeniu trafił do szkoły artyleryjskiej HMS *Excellent*, ulokowanej na starym okręcie o tej samej nazwie, hulku mieszkalnym *Calcutta*[8] i w kilku barakach na nabrzeżu na Whale Island w pobliżu Portsmouth (dziś w



Pancernik *Minotaur* (uk. 1868, 10 690 ts) – olbrzymia pięciomasztowa fregata pancerna tak jak wyglądała tuż po wejściu do służby. Jellicoe służył na niej w 1885 r. Wcześniej dwukrotnie, bo w latach 1877-1878 i w 1881 służył na bliźniaczej jednostce – pancerniku *Agincourt*.

jego granicach). Przyjście Jellicoe na kurs zbiegło się z objęciem jej 6 kwietnia 1883 roku przez kmdra Johna Fishera[9] – wielkiej gwiazdy renesansu Royal Navy i bohatera kampanii egipskiej. Miał on uczynić z tej szkoły prowadzonej przez emerytowanych artylerzystów, prawie że z epoki wojen napoleońskich nowoczesny ośrodek. To spotkanie osobowości i talentów w sposób niezwykły zaważyło na karierze Jellicoe i w prostej linii wprowadziło go na wiele lat później na stanowisko „nowego Nelsona".

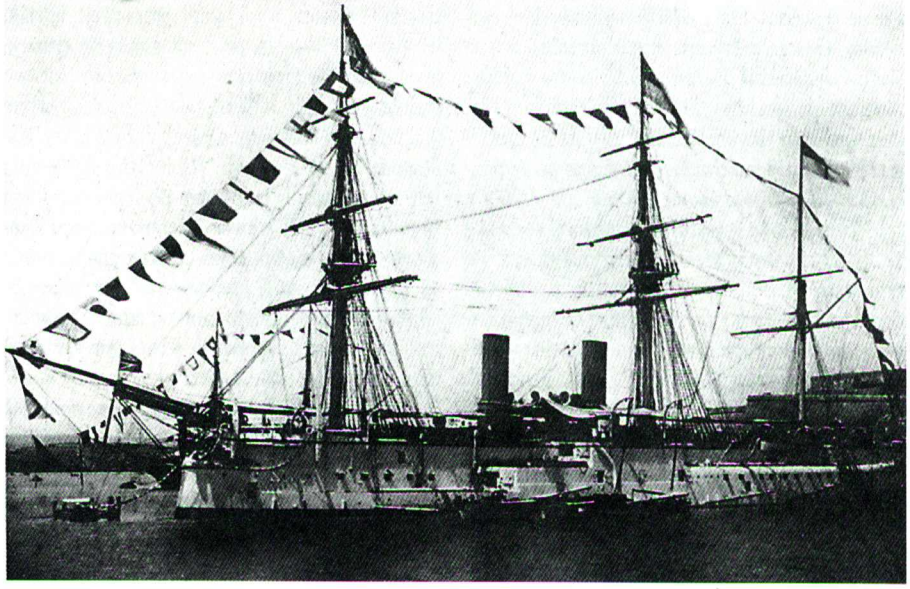
W maju 1884 roku Jellicoe ukończył kurs artyleryjski, oczywiście z pierwszą lokatą i został jednym z asystentów Fishera. Ich współpracę z lądowej na morską przemienił incydent z pogranicza afgańsko-rosyjskiego, który w marcu 1885 roku doprowadził do mobilizacji Royal Navy. Wspomniany już adm. Phipps-Hornby, wybrał Fishera na swego flagowego komandora, a tenże pociągnął na flagowy pancernik *Minotaur* porucznika Jellicoe. Cała mobilizacja skończyła się letnimi manewrami, zaś we wrześniu Jellicoe wylądował jako oficer artylerii na podstarzałym pancerniku wieżowym *Monarch*. Na jego pokładzie uległ wypadkowi, na skutek którego stracił przytomność na dwie doby po uderzeniu częścią uszkodzonej windy kotwicznej. Tutaj też zdobył medal za bohaterstwo podczas ratowania życia załogi statku, który zatonął niedaleko Gibraltaru. Latem 1886 roku Jellicoe został przeniesiony na nowy pancernik wieżowy *Colossus*, mniejszą wersję słynnego *Inflexible'a*. Tutaj też po raz pierwszy miał okazję zapoznać się z armatami odtylcowymi (305 mm), do których stosowania po latach przerwy wracała Royal Navy. Z jego pokładu po raz kolejny uratował ludzkie życie, skacząc do wody po marynarza, który wypadł za burtę na redzie Spithead. W grudniu 1886 roku Jellicoe wrócił do szkoły HMS *Excellent* na etat oficera do eksperymentów. Jego zadaniem miało być wymyślanie i przeprowadzanie prób artyleryjskich z nowymi typami armat. Otrzymał też swoje pierwsze dowództwo – niewielką 36-metrową i 500-tonową jednostkę o nazwie *Handy*, na której pokładzie instalowano nowe typy uzbrojenia w celu ich przetestowania[10]. W tym czasie Fisher był już w Admiralicji brytyjskiej Szefem Artylerii i stale współpracował z młodym porucznikiem.

W roku 1887 Jellicoe trafił przejściowo na krążownik, a w zasadzie okręt łącznikowy *Mercury*,

[9] John Arbuthnot Fisher, 1841-1920.

[10] Okręt ten istnieje do dziś! Zbudowany przez stocznię Armstronga w Newcastle – Low Walter – w 1883 r. służył w szkole artyleryjskiej do 1922 (przejściowo pod nazwami *Excellent* i *Calcutta*). W 1917 r. został przemianowany na *Demon*, a w 1922 przebudowany na mały dźwig pływający, w której to funkcji służył w Dover do lat 70. ub.w. Odkupiony przez stocznię Harry'ego Pounda w Portsmouth stoi w niej do dziś (ciągle z tą samą maszyną parową), czekając od 30 lat na fundusze, które umożliwiłyby jego restaurację.

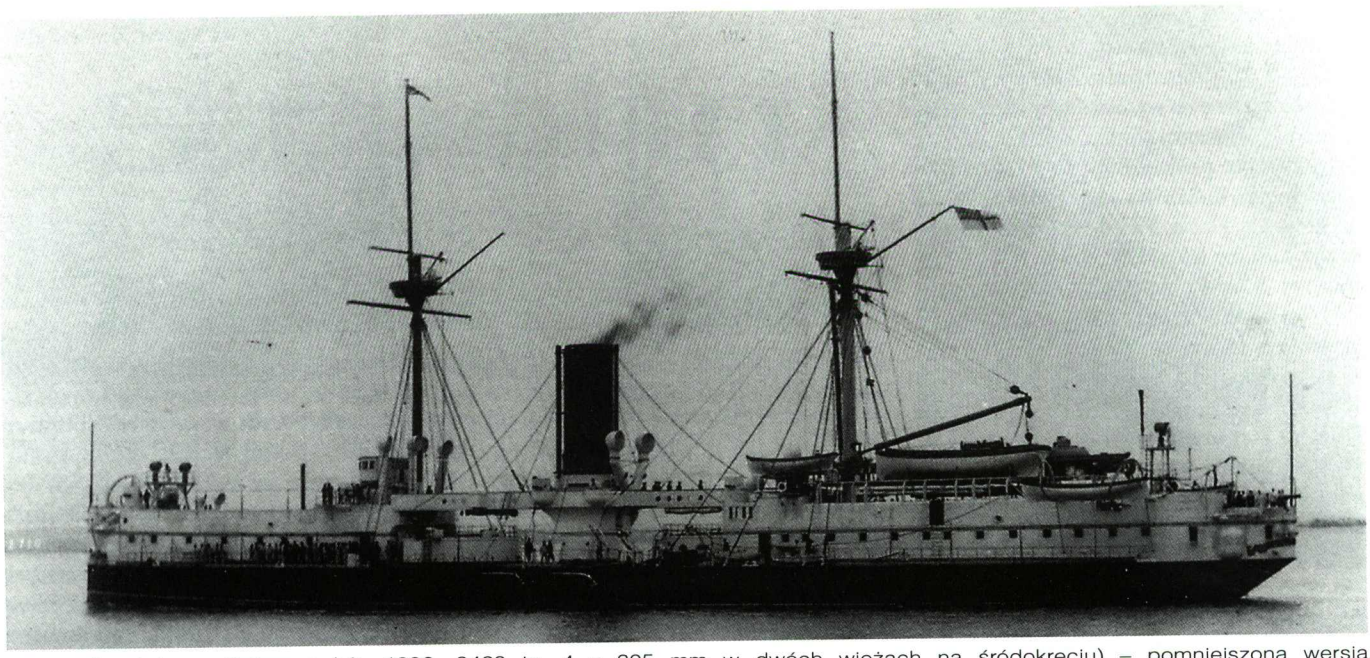
Pancernik kazamatowy *Alexandra* (uk. 1877, 9490 ts, 2 x 280 mm, 10 x 254 mm, wszystkie odprzodowe). Zdjęcie przedstawia okręt w latach 80. XIX w., jeszcze z pełnym ożaglowaniem. Jellicoe służył na jego pokładzie w 1880 r.



[6] Żył w latach 1821-1895.

[7] Pisany też jako Ahmad Urabi Pasza, 1841-1911.

[8] Dawniejsze – ex *Queen Charlotte*, 104-działowiec wod. 1810 i przemianowany w 1859 oraz 84-działowiec wod. 1831.



Pancernik wieżowy *Colossus* (uk. 1886, 9420 ts, 4 x 305 mm w dwóch wieżach na śródokręciu) – pomniejszona wersja pancernika *Inflexible*. Jellicoe przebywał na jego pokładzie przez kilka miesięcy 1886 r.

aby wziąć udział w niesławnej, jak się potem okazało, bo obfitującej w kolizje i wypadki Rewii Jubileuszowej na redzie Spithead. W sierpniu 1889 roku Fisher zaproponował mu zostanie jego asystentem w Admiralicji. Był to idealny moment na zrobienie kariery. W tym samym roku ukazała się w brytyjskiej prasie seria artykułów krytykująca kondycję bojową Royal Navy oraz jakość jej okrętów w porównaniu z jednostkami budowanymi za granicą. Efektem kampanii prasowej był uchwalony w tym samym roku *Naval Defence Act* – program budowy nowoczesnej Royal Navy, która jak niczego innego potrzebowała specjalistów od broni. Po dwóch latach pracy z Fisherem Jellicoe został w roku 1891 kapitanem (wówczas *Commander*) i otrzymał propozycję od kmdra Arthura Wilsona[11] dołączenia do niego na nowy pancernik *Sans Pareil* pełniący służbę we Flocie Śródziemnomorskiej. Wybranie przez Wilsona było dla Jellicoe znakiem nadchodzącej kariery, bowiem oficer ten był kolejną po Fisherze osobistością w Royal Navy, wybitnym specjalistą od broni torpedowej i kawalerem Victoria Cross z roku 1884. Jellicoe został jego zastępcą, jednakże w kwietniu 1893 roku, na osobiste życzenie dowódcy Floty Śródziemnomorskiej, wiceadm. George'a Tryona, został przeniesiony na flagowy pancernik *Victoria*. Tutaj po raz kolejny nieomal nie stracił życia, kiedy po fatalnym błędzie wiceadm. Tryona *Victoria* została 22 czerwca 1893 roku staranowana i zatopiona przez pancernik *Collingwood* (patrz „MSiO", nr 4/2005). Jellicoe trawiony wywołaną brucelozą gorączką został uratowany przez zwykłego marynarza. Po tym wypadku Jellicoe przebywał na zwolnieniu chorobowym aż do października; od niego zaczęły się jego problemy z reumatyzmem. Kolejnym okrętem stał się dla niego nowy pancernik *Ramillies* (typ *Royal Sovereign*). Tutaj napotkał na swej drodze porucznika Hugha Evan-Thomasa[12], którego w przyszłości promował i doprowadził na stanowisko dowódcy 5. eskadry pancerników, która tak dobrze odznaczyła się w bitwie jutlandzkiej. Jellicoe niestety coraz częściej zapadał na zdrowiu i długie napady „gorączki maltańskiej" (wspomnianej brucelozy) kilkukrotnie eliminowały go ze służby, m.in. także z udziału w sławnej wyprawy Kitchenera do Sudanu w roku 1896, gdzie odznaczyło się wielu przyszłych dowódców Royal Navy, z Beattym na czele. 1 stycznia 1897 roku, po opuszczeniu *Ramilliesa* Jellicoe otrzymał stopień komandora i powołanie do Ordnance Committee w Woolwich – ciała, które zajmowało się wszystkimi sprawami związanymi z artylerią Imperium Brytyjskiego (nie tylko morską). Podczas jednego z krótkich urlopów w Szkocji Jellicoe mieszkał w domu Sir Charlesa Williama Cayzera w hrabstwie Perthshire, właściciela kilku statków handlowych (późniejsza znana linia żeglugowa Clan Line). Tam poznał nastoletnią córkę gospodarza – Gwendoline, która w przyszłości miała zostać jego żoną. To nastąpiło jednak po kolejnym doświadczeniu kmdra Jellicoe – udziale w ekspedycji w Chinach.

Pod koniec 1897 roku Jellicoe otrzymał od wiceadm. Edwarda Seymoura[13] propozycję udziału w wyprawie do Chin, gdzie zaogniała się sytuacja międzynarodowa po przegranej przez to państwo wojnie z Japonią. Jellicoe miał zostać flagowym komandorem admirała mającego objąć brytyjskie dowództwo na Dalekim Wschodzie. Seymour i Jellicoe wyruszyli parowcem do Hongkongu via Colombo, skąd do Chusan (Czouszan, chin. Zhousan), wyspy na południe od Szanghaju, zabrał ich admiralski jacht *Alacrity*. Tam Seymour objął dowództwo China Station od adm. Alexandra Bullera. Trzon sił morskich Royal Navy w Chinach stanowiły małe pancerniki (drugiej klasy) *Centurion* i *Barfleur* oraz większy *Victorious*, jak też krążowniki *Endymion, Narcissus, Grafton* i *Iphigenia*. Głównym zadaniem brytyjskich sił morskich było przejęcie wydzierżawionej pod przymusem bazy morskiej w Weihaiwei (Wei-hai-wei, dziś Weihai, vis-a-vis Port Artur). Podczas pobytu w Chinach Jellicoe odwiedził Japonię, samodzielnie dowodząc *Centurionem*. Tam też po raz pierwszy zetknął się z niemieckimi oficerami z jednostek pilnujących interesów sweg kraju w Chinach. Zaprzyjaźnił się nawet z księciem Henrykiem Pruskim[14], bratem cesarza Wilhelma II. Podczas rejsu do Manili w roku 1898 spotkał się z amerykańskim kontradm. Deweyem[15], świeżo upieczonym zwycięzcą nad eskadrą hiszpańską. Czas spędzany między pracą, polowaniami i egzotycznymi wycieczkami skończył się pod koniec kwietnia 1900 roku wraz z wybuchem powstania bokserów, skierowanego wpierw przeciw chińskiej magnaterii, a wkrótce przeciw cudzoziemcom.

10 czerwca wobec coraz bardziej przerażających wieści z ogarnianego powstaniem Pekinu wiceadm. Seymour zadecydował o wysłaniu międzynarodowej brygady, która miała przedrzeć się do stolicy i uratować zagrożonych członków europejskich poselstw i ich rodzin. Cała ekspedycja liczyła ponad 2000 osób, głównie marynarzy brytyjskich, niemieckich, rosyjskich, francuskich i amerykańskich – dowódcą eskapady miał być wiceadm. Seymour, zaś jego zastępcą Jellicoe. Ta lekkomyślnie zaplanowana wyprawa, początkowo odbywana koleją i wozami napotykała coraz większy opór ze strony powstańców. W końcu, otoczeni i szarpani przez dokonujących straceńcze ataki powstańców Europejczycy musieli posuwać się dalej pieszo i na kilku łodziach. Co gorsza, droga powrotna była odcięta. 21 czerwca Jellicoe został trafiony w lewą część klatki piersiowej, tuż pod ramieniem. Kula utkwiła w płucach, paraliżując jednocześnie lewą rękę. Tak ciężka rana w tak niesprzyjających okolicznościach nie wróżyła nic dobrego. Ranny został ulokowany na jednej z łodzi, które posuwały się rzeką Pei ho (Pohaj) wraz z idącymi jej brzegiem oddziałami.

[11] Arthur Knyvet Wilson, 1842-1921, przyszły pierwszy lord morski w latach 1910-1911.

[12] Hugh Evan-Thomas, 1852-1928, później admirał.

[13] Edward Hobart Seymour, 1840-1929.

[14] Heinrich von Preussen, z dynastii Hohenzollernów, 1862-1929.

[15] George Dewey, 1837-1917.

Los wyprawy byłby pewnie tragiczny, gdyby nie cudowne zajęcie przez marynarzy brytyjskich i niemieckich dużego fortu wraz z arsenałem, gdzie cała ekspedycja mogła się wreszcie schronić i bronić przez Chińczykami w oczekiwaniu na pomoc. Ta nadeszła 24 czerwca i dwa dni później europejska brygada była już z powrotem w Tiencinie (Tianjin), tracąc ogółem 62 zabitych. Jellicoe wylądował w szpitalu, skąd później przeniesiono go do zdobytego przez wojska interwencyjne Taku, a następnie na miesięczną rekonwalescencję do Weihaiwei. Władza w ręce została mu przywrócona, jednakże kulę w lewym płucu nosił do końca życia. Za udział w marszu otrzymał Order Łaźni. 26 czerwca 1901 roku pancernik *Centurion* odpłynął z Weihaiwei do Wielkiej Brytanii, kończąc swoją służbę w chińskiej eskadrze Royal Navy. Admirała Seymoura zastąpił wiceadm. Cyprian Bridge[16] na pancerniku *Glory*. *Centurion* przybył na redę Spithead 18 sierpnia, witany przez pierwszego lorda Admiralicji Selborne'a[17]. Jellicoe wracał do kraju po czteroletniej nieobecności.

Dla komandora Jellicoe pobyt w Chinach zaowocował pojawieniem się jego nazwiska w świadomości opinii publicznej, dla jego kariery zawodowej zaś było to potwierdzeniem nie tylko zdolności intelektualnych, ale przede wszystkim umiejętności dowodzenia, a także poruszania się w dyplomacji. Wkrótce, bo w listopadzie 1901 roku otrzymał propozycję od kontradm. Williama Maya, trzeciego lorda morskiego, odpowiedzialnego za projekty nowych okrętów, przemysł stoczniowy i zbrojeniowy. Jellicoe miał zostać jego asystentem odwiedzającym stocznie i zakłady zbrojeniowe na terenie Wielkiej Brytanii i nadzorującym zlecane im zamówienia. Funkcję tę pełnił do roku 1903.

1 lipca 1902 roku mający 42 lata Jellicoe poślubił wspomnianą już 19-letnią Florence Gwendoline Cayzer. Późne zakładanie rodziny było rzeczą normalną dla oficerów Royal Navy. Ich służba obfitująca w kilkuletnie pobyty w zamorskich częściach Imperium nie sprzyjała osiadłemu trybowi życia, czyniąc przynależność do korpusu oficerskiego stanem niemalże półzakonnym. Z tego też względu wielu brytyjskich admirałów do końca życia pozostawało kawalerami. Państwo Jellicoe kupili mały domek w Harrods pod Londynem, skąd Jellicoe mógł dojeżdżać do pracy w Admiralicji. Pensje w Royal Navy nie należały do najwyższych i kupno domu było poza zasięgiem komandora bez rodzinnych zasobów finansowych. Tutaj z pomocą przyszedł bogaty teść, właściciel niewielkiej linii żeglugowej. Jellicoe miał z Gwendoline pięcioro dzieci (jedno zmarło w młodym wieku) i do końca życia pozostali szczęśliwym małżeństwem, chociaż po I wojnie światowej zaczął powtarzać, że mniej czasu zabierało mu zebranie się Grand Fleet do wyjścia w morze niż wyprawienie się z Gwendoline z domu.

W sierpniu 1903 roku Jellicoe otrzymał dowództwo nowego krążownika pancernego *Drake* odbywając na nim rejs na Wyspy Kanaryjskie, Karaiby i Bermudy. W październiku 1904 roku pierwszym lordem morskim został adm. John Fisher, z którym Jellicoe współpracował w Admiralicji, a wcześniej na HMS *Excellent*. Fisher planował organizacyjną rewolucję w Royal Navy i do jej przeprowadzenia potrzebował świeżych umysłów. Już w listopadzie 1904 roku Jellicoe zszedł z *Drake'a* z propozycja objęcia w Admiralicji stanowiska Dyrektora Artylerii Okrętowej (Director of Naval Ordnance, DNO), a także zostania członkiem komisji, która miała przygotować projekt okrętu liniowego nowego typu[18]. W nowej roli Jellicoe zajął się pracami nad systemem centralnego kierowania ogniem, promując w karierze porucznika Frederica Dreyera[19], przyszłego twórcę nowoczesnego kalkulatora artyleryjskiego, a także kmdra Percy Scotta[20], który położył podwaliny pod założenia całego systemu. Jellicoe wyzwolił wreszcie artylerię Royal Navy spod kontroli armii – tradycyjnie działa na okręty były zamawiane przez War Office. W uznaniu zasług, 8 lutego 1907 roku John Jellicoe otrzymał awans na kontradmirała i dowództwo drugiej eskadry na pancerniku *Albemarle* w składzie Floty Atlantyckiej. Przydział okrętowy był wedle obowiązujących przepisów potrzebny do kontynuowania kariery w Royal Navy. Jego zastępcą był kmdr William Goodenough[21], którego karierę Jellicoe także promował i który wspaniale odznaczył się podczas bitwy jutlandzkiej, a wcześniej uczestniczył w bitwach w Zatoce Helgolandzkiej oraz na ławicy Dogger. W październiku 1907 roku król Edward VII nadał Jellicoe tytuł szlachecki (par). Te zaszczyty miały swoją inspirację pozamerytorycznymi talentami admirała. Porządki, jakie zaprowadzał lord Fisher miały nie tylko poprawić kondycję bojową Royal Navy – miały przede wszystkim przygotować ją do wojny z Niemcami, w którą Fisher szczerze wierzył, a która w roku 1905 wydawała się czymś całkowicie nierealnym. Niemcy co prawda rozbudowywały flotę i coraz częściej posługiwały się na arenie międzynarodowej antybrytyjską retoryką, jednakże dla szerszej opinii publicznej były tradycyjnie przyjaznym krajem, z pół-Anglikiem (!) na tronie cesarskim. Fisher miał w życiu kilka spełnionych proroctw i wojna z Niemcami była niestety jednym z nich (podał nawet dokładną datę jej wybuchu!). Do wojny z nimi Royal Navy potrzebowała odpowiedniego dowódcy i już wtedy, 9 lat przed jej wybuchem Jellicoe miał być przygotowany do tej roli. Stąd też wszystkie jego nominacje za czasów Fishera, a nawet po jego ustąpieniu w 1910 roku, kiedy od końca 1911 lordem Admiralicji był słuchający go Churchill, były fragmentem starannego przygotowania do roli „nowego Nelsona". Także otrzymany przez Jellicoe tytuł szlachecki do efekt działania Fishera, do którego Edward VII miał niezwykłą słabość.

18 lipca 1908 roku, jeszcze na pokładzie *Albemarle* wizytującego Quebec Fisher otrzymał list od pierwszego lorda Admiralicji Reginalda McKenny[22] proponujący mu objęcie stanowiska trzeciego lorda morskiego oraz kontrolera. Jak już wspomniano, trzeci lord był w Admiralicji odpowiedzialny za – ogólnie rzecz biorąc – techniczną sferę funkcjonowania marynarki. Połączone z nim stanowisko kontrolera „odpowiadało" za nadzorowanie budów okrętów zlecanych

[16] Cyprian Bridge, 1839-1924.

[17] William Waldegrave Palmer, 2nd Earl of Selborne, 1859–1942.

[18] Co przerodziło się niebawem w HMS *Dreadnought*.

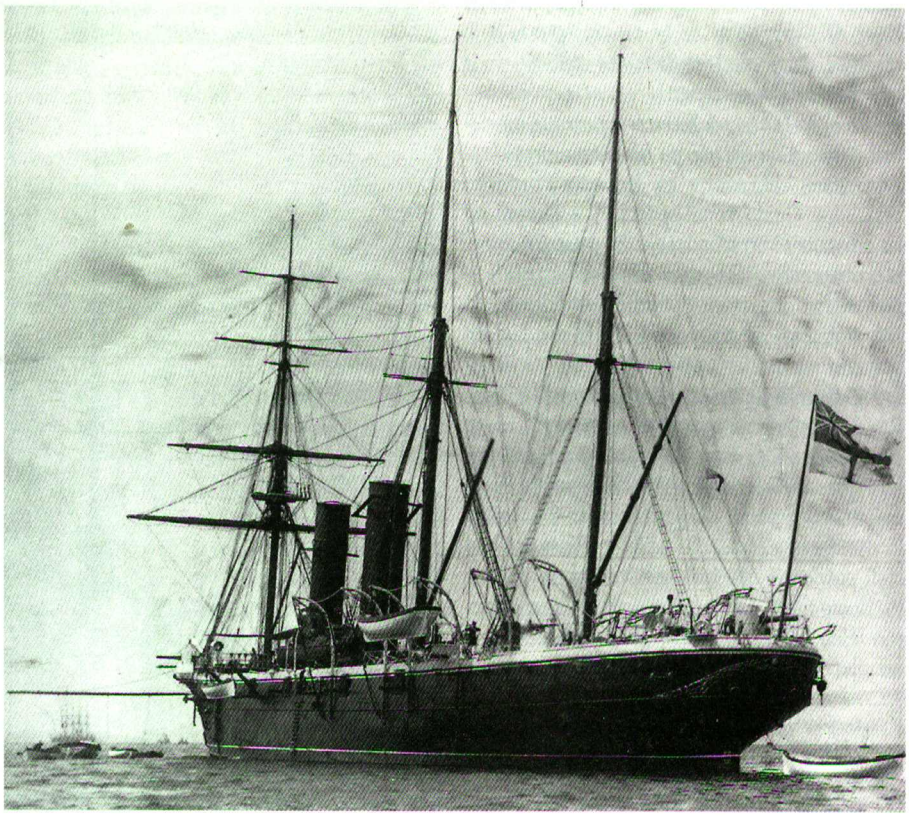
[19] Frederic Charles Dreyer, 1878-1956, później admirał.

[20] Percy Moreton Scott, 1853-1924, później admirał.

[21] William Goodenough, 1867-1945.

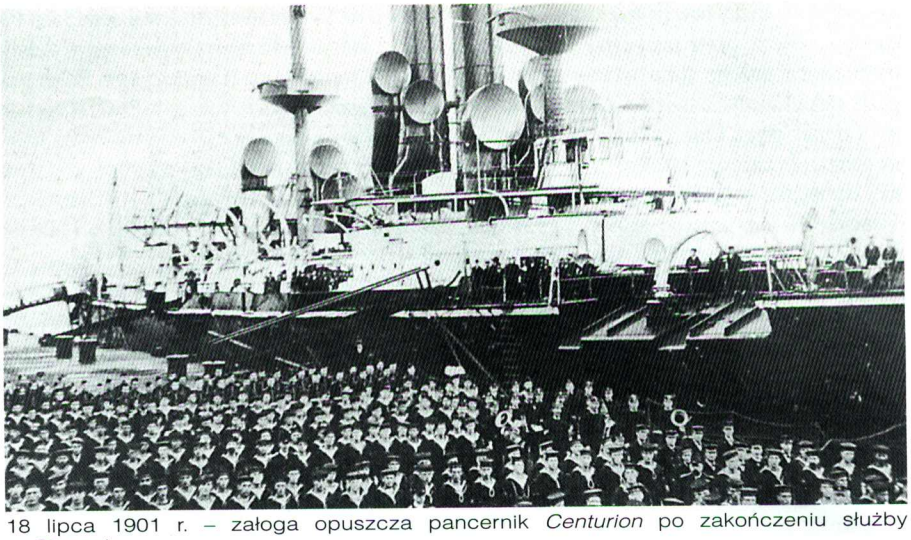
[22] Żył w latach 1863-1943, pierwszy lord Admiralicji w latach 1908--1911, poprzednik Winstona Churchilla na tym stanowisku.

Krążownik, a w zasadzie okręt łącznikowy *Mercury* (uk. 1879, 3730 ts, 13 x 127 mm). Wraz z bliźniaczym *Iris* były pierwszymi brytyjskimi okrętami wojennymi zbudowanymi ze stali. Był to najkrótszy przydział Jellicoe – jedynie dla wzięcia udziału w Rewii Jubileuszowej na redzie Spithead w 1887 r.



prywatnym i rządowym stoczniom. Ale funkcja lorda morskiego wynosiła pełniącego to stanowisko oficera także w świat polityki. Chociaż lordowie morscy – w odróżnieniu od lorda Admiralicji, które było stanowiskiem cywilnym – nie zasiadali w rządzie, to jednak można było te stanowiska porównać do rangi wiceministra. I oprócz wiedzy merytorycznej trzeba było mieć umiejętność poruszania się po salonach władzy. Pierwszy sprawdzian tego typu umiejętności przyszedł dla Jellicoe tuż po objęciu stanowiska po powrocie Floty Atlantyckiej do kraju. W Wielkiej Brytanii właśnie rozpoczynała się wielka panika wojenna wywołana częściowo przesadzonymi wiadomościami o niemieckim przyśpieszonym programie budowy drednotów. Admiralicja żądała sześciu nowych drednotów w kolejnym roku budżetowym zamiast dotychczasowo akceptowanych czterech. Oś sporu nie przebiegała jednak tym razem wzdłuż podziałów politycznych, podzielony był także rząd. Jellicoe jako trzeci lord morski był odpowiedzialny za dostarczenie lordowi Admiralicji argumentów świadczących o postępie technicznym i technologicznym przemysłu niemieckiego. Niestety, wywiad wojskowy Royal Navy był wówczas w powijakach i dzisiaj po latach widać, że wiele informacji, jakie Admiralicja otrzymywała na temat swojego przeciwnika była przesadzona i wyolbrzymiona. Z braku prawdziwych niemieckich źródeł informacji Brytyjczycy opierali się na wiadomościach uzyskanych przez brytyjskie konsulaty lub brytyjskich przedstawicieli handlowych. Stara zasada, mówiąca o tym, że ludzka podświadomość wyolbrzymia siłę i możliwości przeciwnika działała i wtedy. Jellicoe do końca wojny ulegał takim wpływom. Wierzył w niemieckie krążowniki liniowe szybsze od brytyjskich, wierzył w drednoty o działach kalibru 406 mm, wierzył w wielkie U-booty rozwijające prędkość 24 w.[23], wierzył też w tory minowe, jakie niemieckie pancerniki miały na rufie dla zrzucania min przed ścigającą je Royal Navy. Dla specjalisty od broni wszystko to było możliwe, dla przyszłego dowódcy stało się wadą ograniczającą w działaniu.

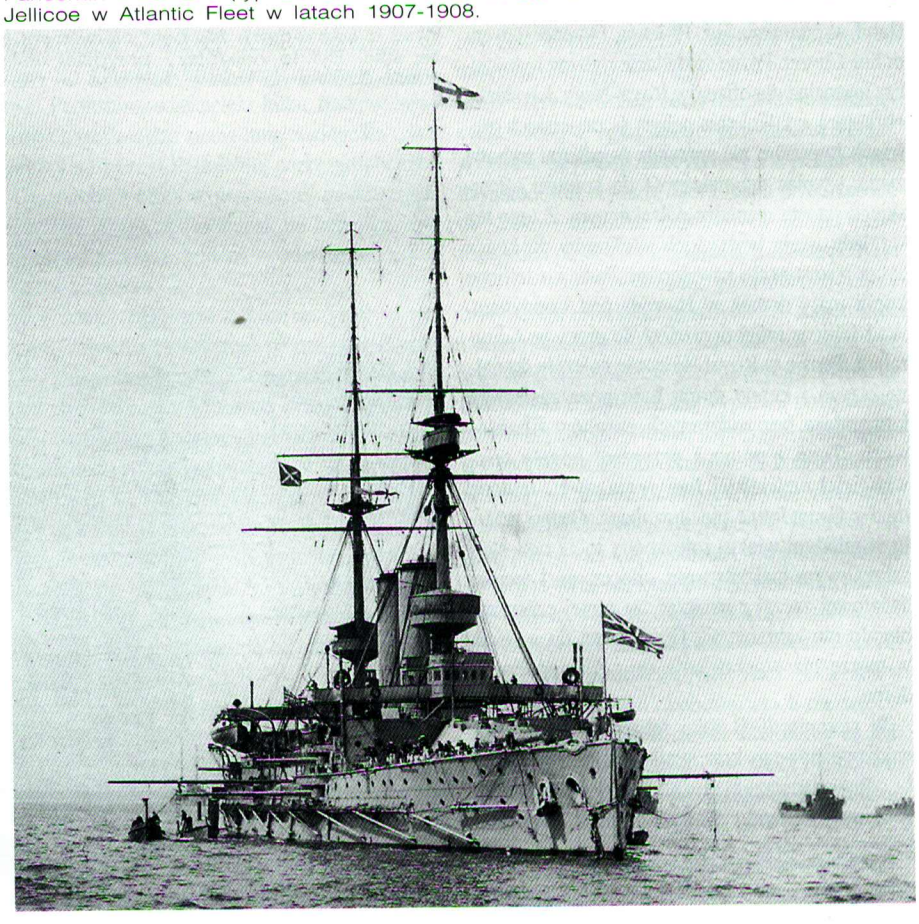
Latem 1911 roku Jellicoe wraz z żoną odwiedził Kilonię, spotykając po raz ostatni przyjaciół z kampanii chińskiej – ks. Henryka Pruskiego oraz adm. Guido von Usedoma[24], z którym od lat prowadził korespondencję. W ostatnim liście, jaki otrzymał w 1909 roku von Usedom nie wypowiadając przyjaźni dobitnie dał Jellicoe do zrozumienia – że to, co się dzieje między ich krajami uniemożliwia dalsze kontakty. W grudniu 1910 roku Jellicoe, zgodnie z regulaminami Royal Navy musiał wrócić na morze, tym razem już jako dowódca Floty Atlantyckiej na pancerniku *Prince of Wales*. Był już wiceadmirałem. Funkcję dowódcy pełnił do października 1911 roku, kiedy to nowy lord Admiralicji – Winston Churchill powierzył mu stanowisko zastępcy dowódcy Home Fleet[25]. Po raz pierwszy w swej karierze Jellicoe nie był zadowolony z awansu i po raz pierwszy dał temu wyraz. „Awans" z samodzielnego dowodzenia Atlantic Fleet na podwładnego w Home Fleet nie wyglądał najlepiej. Decyzja Churchilla była nieodwracalna – Jellicoe nie wiedział, że jest to kolejny element planu Fishera. Home Fleet miała po wybuchu wojny z Niemcami włączyć w swój skład inne formacje by stworzyć Grand Fleet – wielką flotę, która miała stawić czoła Hochseeflotte. Nominację tę Jellicoe otrzymał przeskakując kilkunastu wyższych stażem admirałów.



18 lipca 1901 r. – załoga opuszcza pancernik *Centurion* po zakończeniu służby w Chinach.

Jellicoe podjął swoje nowe obowiązki 19 grudnia 1911 roku, przenosząc się po raz pierwszy na drednota – świeżo wcielony pancernik *Hercules*. Kilka dni wcześniej, bo 11 grudnia zdążył się odznaczyć organizując akcję ratunkową dla załogi parowca *Delhi* (1906, 8090 BRT, armator P & O), który wszedł na skały u wybrzeży Maroka. Najważniejszą z uratowanych była córka nieżyjącego już wtedy Edwarda VII. Rok 1912 upłynął Home Fleet na wielu ćwiczeniach, a Jellicoe na promowaniu nowego systemu kierowania ogniem wymyślonego przez Percy Scotta, który został próbnie zainstalowany w sierpniu na pancerniku *Thunderer* i który pomyślnie przeszedł próby porównawcze z dotychczasowym systemem. Ta część kariery zakończyła się w grudniu 1912 roku, kiedy to Churchill zaproponował admirałowi stanowisko drugiego lorda morskiego, odpowiedzialnego za sprawy personelu i szkolenia. Tutaj po raz pierwszy wszedł w konflikt z Churchillem, który co prawda za namową Fishera promował Jellicoe, ale sam miał wiele wątpliwości, co do jego „nelsońskich" kwalifikacji. Uważał, że jego świadomość jest przeładowana wiedzą fachową, a to

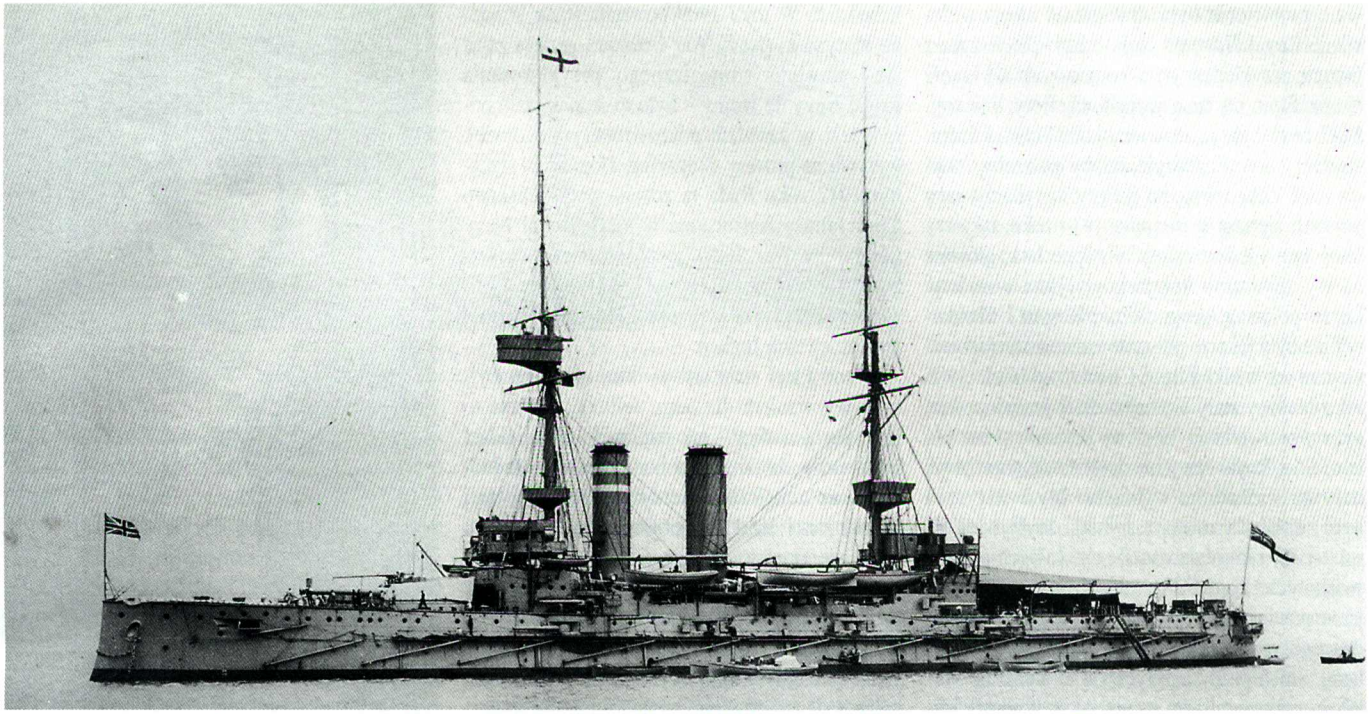
Pancernik *Albemarle* (typ *Duncan*, uk. 1903, 14 800 ts, 4 x 305 mm i lżejsze). Okręt Jellicoe w Atlantic Fleet w latach 1907-1908.



[23] Stąd budowa brytyjskich okrętów podwodnych typu 'K', mających im przeciwdziałać – patrz „MSiO", nr 2/2005.

[24] Guido von Usedom, 1854-1925, wsławił się w 1915 r. w obronie Dardaneli.

[25] Nie było to ta sama Home Fleet, która powstała w 1932 r. na bazie Atlantic Fleet.



Należący do typu *Queen* pancernik *Prince of Wales* (uk. 1904, 15 380 ts, 4 x 305 mm i lżejsze). Flagowy okręt Jellicoe, jako zastępcy dowódcy Atlantic Fleet w 1911 r.

przeszkadza w podejmowaniu właściwych decyzji taktycznych i sprzyja postawom zachowawczym. Pierwszy konflikt dotyczył możliwości awansowania w Royal Navy na stanowiska oficerskie tzw. *warrant officers*, czyli oficerów bez patentu i możliwości obejmowania stanowisk dowódczych (płatników, superintendentów, szkutników, lekarzy okrętowych). W gwałtownie rozbudowującej się Royal Navy zaczynało brakować młodszych oficerów, Churchill chciał uzupełnić rzesze oficerów z tej pozostającej poza elitą grupy, napotykając na opór drugiego lorda morskiego, który miał duże (i raczej nieuzasadnione) wątpliwości, co do przydatności takich kandydatów. Jellicoe w skrytości ducha nie ufał Churchillowi, mając go za dyletanta w sprawach wojennomorskich. Poza tym nie lubił jego metod, takich jak np. podpuszczanie młodszych oficerów do udzielania informacji o ich starszych kolegach lub o problemach, o których starsi koledzy nie chcieli mówić.

W maju 1913 roku lord Jellicoe został wraz z małżonką zaproszony do Berlina na ślub jedynej córki Wilhelma II[26]. Spotkał się na kolacji z cesarzem, uciął także pogawędkę z adm. Tirpitzem[27], architektem niemieckiego programu budowy floty liniowej. Zaprosił go do odwiedzenia Wielkiej Brytanii, której kultury niemiecki admirał był wielbicielem. Podczas tej podróży odbył też dwugodzinny lot Zeppelinem, po której stał się wielkim orędownikiem odnowienia brytyjskiego programu budowy sterowców, który zakończył się po przypadkowym zniszczeniu pierwszej jednostki o nazwie *Mayfly* we wrześniu 1911 roku. Podczas wojny Jellicoe bardzo interesował się rozwojem jednostek lotniczych, choć widział w nich jedynie ramię dalekiego rozpoznania dla floty liniowej.

W lipcu 1913 roku Jellicoe wrócił na morze. Poproszono go o wzięcie udziału w dorocznych letnich manewrach floty. Tym razem zadanie miało być trochę inne od poprzednich. W Wielkiej Brytanii ścierały się dwie opinie, co do możliwości zaatakowania tego kraju przez niemiecki desant. Royal Navy stała na stanowisku, że panowanie na morzu jest wystarczającym zabezpieczeniem przed taką ewentualnością. Armia zaś twierdziła, że atak z zaskoczenia może wyprowadzić flotę w pole. Obu rodzajom sił zbrojnych chodziło przede wszystkim o pierwszorzędną pozycję w doktrynie obronnej kraju, co przekładało się na konkretne sumy w budżecie. Podczas manewrów roku 1913 Jellicoe miał poprowadzić niewielką flotę „Czerwoną" z czteroma transportowcami i około 2500 żołnierzy. Jego oponentem była Home Fleet („Niebieska") pod dowództwem adm. George'a Callaghana[28], mająca bronić wyspy. Jellicoe udało się bez problemu wyprowadzić Home Fleet w pole i wysadzić dwa desanty, zanim zaniepokojona zbyt szybkim rozejściem się wieści Admiralicja nie przerwała manewrów. Ten sukces przypieczętował nominację Jellicoe na dowódcę przyszłej Grand Fleet i pogrzebał wszelkie szanse adm. Callaghana.

John Jellicoe pozostawał na stanowisku drugiego lorda morskiego także w 1914 roku, wiedząc już o planach jakie Churchill miał wobec niego w razie wybuchu wojny. Mimo to liczba konfliktów na różnych polach z pierwszym lordem Admiralicji rosła i ten ostatni coraz bardziej wątpił, czy podsunięta mu przez Fishera kandydatura jest rzeczywiście odpowiednia. Manewry roku 1914 zostały odwołane, lecz szczęściem dla Brytyjczyków w lipcu przeprowadzono próbną mobilizację Royal Navy. Kiedy 26 lipca Serbia odrzuciła austriackie ultimatum po zabójstwie austro-węgierskiego następcy tronu, arcyksięcia Franciszka Ferdynanda, w Sarajewie większość jednostek była jeszcze w pełni obsadzona. Wojna z Niemcami, która wybuchła 4 sierpnia zastała Royal Navy na posterunku. Wcześniej, bo 29 lipca adm. Callaghan otrzymał rozkaz przeprowadzenia całej floty liniowej na północ do nowej bazy w Scapa Flow (sam nie brał w tym udziału będąc na konsultacjach w Londynie). Następnego dnia Jellicoe złożył swe obowiązki i udał się na północ, by objąć stanowisko zastępcy Callaghana. Churchill powiedział mu jednak, że w dniu wybuchu wojny Callaghan straci stanowisko. Stawiało to Jellicoe w dwuznacznej sytuacji. George Callaghan był jego przyjacielem, starszym o 7 lat druhem z powstania bokserów, a jednocześnie bardzo utalentowanym i lubianym oficerem. Jego kadencja w roli dowódcy Home Fleet upływała 31 października. Odwołanie przed terminem z powodu wybuchu wojny było wyrazem braku zaufania do tego oficera. Jellicoe nie mógł ścierpieć tej sytuacji, dodatkowo obawiając się niechętnego przyjęcia we flocie. Od przybycia na flagowego *Iron Duke'a* 2 sierpnia Jellicoe wysłał sześć telegramów do Churchilla niemalże odmawiających objęcia stanowiska i sugerujących pozostawienie Callaghana do końca jego terminu.

4 sierpnia 1914 roku, o 04.00 rano, Jellicoe i Callaghan otrzymali telegramy z Londynu. O godzinie 08.30 adm. Callaghan opuścił Scapa Flow na pokładzie starego krążownika *Sappho*. Nowo powołana do życia Grand Fleet miała teraz nowego dowódcę. Trzech admirałów Grand Fleet (w tym David Beatty[29]) wysłało do Admiralicji telegramy żądające zrewidowania tej decyzji. Oburzenie we flocie z powodu złego potraktowania admirała było powszechne. Mimo tego, stosunki Jellicoe i Callaghana pozostały do końca życia bardzo serdeczne.

Złe przyjęcie we flocie nie było jednak największym problemem Jellicoe. Jego kompetencje oraz ciepły i uprzejmy stosunek do najmłodszego nawet marynarza prędko zbudowały pozytywny wizerunek nowego głównodowodzącego. Prawdzi-

[26] Wiktoria Luiza, 1892-1980.

[27] Alfred von Tirpitz, 1849-1930, minister marynarki w latach 1897-1916.

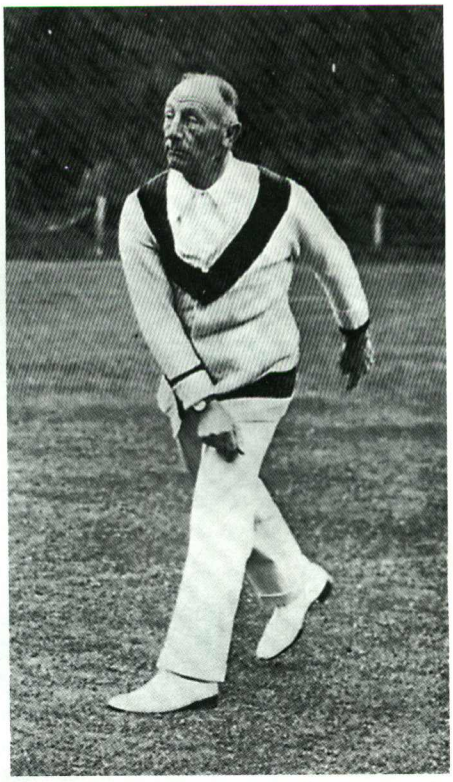
[28] George Astley Callaghan, 1852-1920.

[29] David Beatty, 1871-1936.

wym problemem było strategiczne nieprzygotowanie Royal Navy do wojny. Jego pierwszym z brzegu przykładem była konieczność wybrania Scapa Flow na bazę wypadową floty liniowej. Miejsce to było pozbawione jakiejkolwiek infrastruktury, która zabezpieczałaby potrzeby funkcjonalne kilkudziesięciu tysięcy marynarzy, jacy pojawili się tam w sierpniu 1914 roku, i którzy mieli tam spędzić cztery następne lata, głównie na wyczekiwaniu kolejnego wyjścia w morze. Lepiej położone geograficznie Rosyth i Cromarty[30] nie były jeszcze przygotowane na stacjonowanie tam tak wielkiej floty. Chociaż od około 1905 roku Niemcy stały się najbardziej prawdopodobnym przeciwnikiem Wielkiej Brytanii, przez kolejne 9 lat Royal Navy nie dorobiła się prawdziwej bazy na wschodnim wybrzeżu. Myśl taktyczna była najsłabszą stroną marynarki brytyjskiej. W roku 1914 nie miała ona szczegółowych planów wojennych. Lord Fisher twierdził, że plany wojenne powinny spoczywać w głowie głównodowodzącego, w przeciwnym razie następnego dnia będą o nich pisały gazety. Była to aluzja do klubowej atmosfery, jaka panowała w korpusie oficerskim Royal Navy. Rewolucja Fishera przygotowała flotę od strony materialnej i organizacyjnej. Studia strategiczne nie miały we flocie dobrej opinii – kojarzone je z jałowym siedzeniem w książkach. W roku 1909 powstała Rada Wojenna Marynarki (Navy War Council), mająca zająć się sprawami strategicznego przygotowania Royal Navy do wojny – było to jednak ciało doradcze i w zasadzie pozbawione jakiekolwiek wpływu na procesy decyzyjne. Dopiero w styczniu 1912 roku Rada ta została pod naciskiem Churchilla przeistoczona w sztab Royal Navy (Admiralty War Staff), jednakże musiał on być budowany od początku, czyli od szkolenia oficerów sztabowych i w roku 1914 nie spełniał jeszcze swoich funkcji.

Grand Fleet stała się wielkim administracyjnym wyzwaniem dla adm. Jellicoe. Pojęcie to było pustą nazwą – tak naprawdę Grand Fleet była wtedy zebranym ad hoc zespołem drednotów oraz mniejszych jednostek, bez wcześniej uzgodnionej struktury organizacyjnej i planu działania. Oprócz organizacji floty, wyznaczenia kotwicowisk, kolejności wychodzenia w morze itp., trzeba było jeszcze przygotować sposoby aprowizacji i zaopatrzenia okrętów w węgiel. Wraz z kolejnymi mijającymi miesiącami wojny pojawił się też problem organizacji wolnego czasu marynarzy i oficerów – ani klimat, ani roślinność Orkadów nie dawała tutaj wielkiego pola do popisu. Jellicoe doprowadził nawet do przerobienia ładowni dwóch statków Wilson Line, przewożących mrożone mięso na kantynę (*Borodino*) i scenę teatralną, zamienianą na ring bokserski (*Ghurko*). Przez pierwsze miesiące wojny Grand Fleet niemal bez przerwy przebywała w morzu. Royal Navy szczerze spodziewała się, że Hochseeflotte ma zamiar wyjść w pełnej sile by wydać Brytyjczykom walną bitwę. Tymczasem Niemcy celowo trzymali swoje ciężkie okręty w bazach, prowadząc „małą wojnę" za pomocą U-bootów i stawiaczy min. Pierwsze sukcesy niemieckich okrętów podwodnych, które „upolowały" kilka pozbawionych eskorty brytyjskich krążowników doprowadziły Grand Fleet niemalże do histerii. Cała flota kilkukrotnie w wielkim chaosie opuszczała Scapa Flow na skutek fałszywych raportów o dostrzeżeniu U-boota. Wraz z mijającymi miesiącami wojny coraz bardziej wyglądało na to, że zamiast zostać „drugim Nelsonem" Jellicoe będzie tylko admirałem-administratorem floty, która nie ma przeciwnika. Wydane przez niego, a liczące 200 stron „Rozkazy bojowe Grand Fleet", były drobiazgową próbą przewidzenia każdej sytuacji, jaka mogła przydarzyć się podczas działań wojennych. Ten niemożliwy do zastosowania w praktyce dokument był wyrazem panującej w Royal Navy centralizacji dowodzenia, nakładającej obowiązek myślenia tylko i wyłącznie na głównodowodzącego i czyniącej z innych dowódców jedynie biernych wykonawców jego rozkazów. Nie była to dobra metoda na kierowanie w bitwie zespołem, który rozwinięty w linię miał ponad 20 km długości!

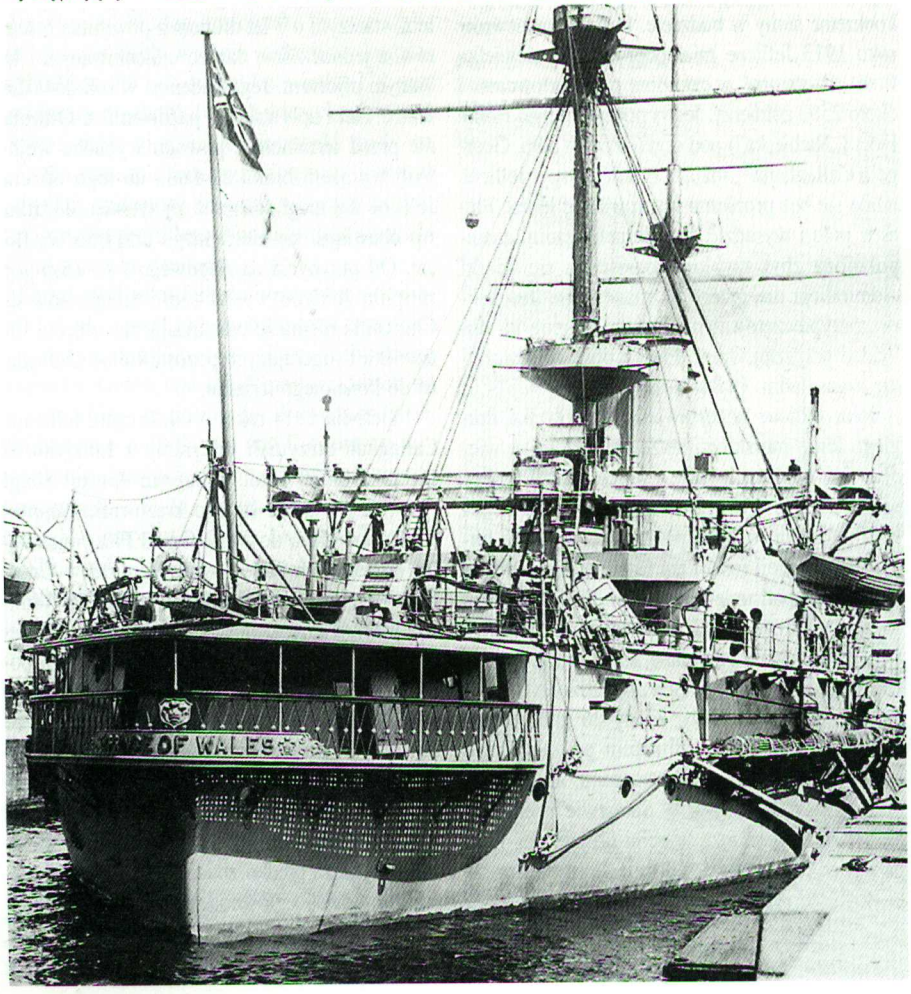
Wybuch wojny i obowiązki, jakie spadły na Jellicoe źle wpłynęły na jego kondycję fizyczną i psychiczną. Wielką wadą admirała była nieumiejętność delegowania obowiązków na innych. Zdając sobie sprawę z własnych kompetencji i z powodu przesadnego poczucia obowiązku admirał starał się wszystko robić sam i o wszystkim sam pamiętać. Nie była to dobra metoda w kierowaniu tak wielkim organizmem, jakim była Grand Fleet. Stres i zmęczenie szybko dały o sobie znać, szorstki klimat Orkadów i brak wypoczyn-

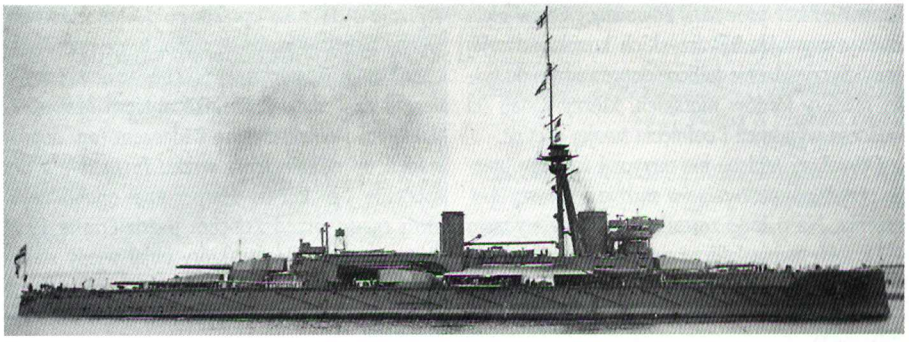


John Jellicoe grający w krykieta w wieku 70 lat.

[30] Rosyth leży w głębi zatoki Firth of Forth, tuż za słynnym mostem kolejowym z 1890 r. Cromarty to miejscowość i odnoga Moray Firth na północy Szkocji.

Prince of Wales przy nabrzeżu wyposażeniowym stoczni w Chatham w maju 1904 r., tuż przed przejęciem okrętu przez Royal Navy. Widoczna tzw. *admiral's stern walk* – czyli przylegająca do pomieszczeń dowodzącego osłonięta od góry galeryjka, która pozwalała mu cieszyć się świeżym powietrzem i prywatnością – zjawiskami nie występującymi razem na ciasnych przestrzeniach okrętu wojennego.





Pancernik *Hercules* (typ *Colossus*, uk. 1911, 10 x 305 mm i lżejsze) – pierwszy drednot jakim dowodził Jellicoe (1911-1912). Zdjęcie przedstawia okręt tuż po ukończeniu.

ku odbiły się na zdrowiu brytyjskiego głównodowodzącego. Zaczął mu dolegać reumatyzm, cierpiał na hemoroidy i bóle zębów. Do tego wszystkiego Jellicoe rósł pod bokiem konkurent do nelsońskich zaszczytów. Wszyscy dowódcy eskadr Grand Fleet zostali dobrani przez admirała spośród ludzi, którym ufał i z którymi kiedyś pełnił służbę. Wyjątkiem był dowódca floty krążowników liniowych, która jako jedyna część Grand Fleet bazowała w Rosyth, mając za zadanie obronę wschodniego wybrzeża i dokonywanie zagonów na Morzu Północnym. David Beatty był całkowitym przeciwieństwem Jellicoe. Bohater wojny w Sudanie, zarozumiały ekscentryk, mąż amerykańskiej multimilionerki, w czasach pokoju podróżującej za flotą na swoim luksusowym jachcie – popierany był przez Churchilla, który nie bez racji cenił w nim śmiałość do decyzji podejmowanych na granicy ryzyka. Beatty zachowywał się tak, jakby krążowniki liniowe, którymi dowodził w Rosyth nie miały nic wspólnego z Grand Fleet. Bez przerwy dawał do zrozumienia, że Jellicoe zbyt zachowawczo prowadzi wojnę, i że gdyby on był na jego miejscu to Niemcy dawno byliby na kolanach. Inicjatywa w działaniu nie zawsze szła u Beatty'ego w parze z kompetencjami. To jego błędy w komunikacji ze swoimi jednostkami doprowadziły do wypuszczenia krążowników liniowych Hippera[31] z zastawionej pułapki zarówno podczas rajdu na Scarborough 16 grudnia 1914 roku, jak i podczas bitwy na ławicy Dogger. Najlepszym opisem tych dwóch osobowości była ich droga z kabin admiralskich na rufie na mostek, wiodąca przez zatłoczone pomieszczenia marynarzy. Niewielki (1,56 m) Jellicoe przeciskał się przez załogę swoim grzecznym „Przepraszam". Beatty natomiast dumnie maszerował za dwoma marynarzami torującymi mu drogę.

Najbardziej traumatycznym doświadczeniem wojennym Jellicoe była bitwa jutlandzka stoczona z 31 maja na 1 czerwca 1916 roku. Był to ten jeden jedyny raz, kiedy Brytyjczycy zdołali zapędzić całą flotę niemiecką w pułapkę, lecz ta wydostała się z niej wyrządzając im dużo poważniejsze straty. Czekająca od kilkunastu lat na drugi Trafalgar brytyjska opinia publiczna była w szoku. Wojenne warunki cenzury uniemożliwiały uzyskanie pełnej informacji o tym, kto zawinił, niemniej jednak ze strzępków informacji o przebiegu bitwy najwięcej zarzutów stawiano Jellicoe, chociaż to zespół Beatty'ego poniósł największe straty, a trzon Grand Fleet wyszedł z bitwy prawie bez szwanku. Większość pretensji do Jellicoe nie miała podstaw. Niesłusznie oskarżano go o zbyt wolny marsz ku Beatty'emu (który „zapomniał" zaraportować napotkania sił niemieckich) i o zły kierunek rozwinięcia floty. Słusznie natomiast krytykowano admirała za rozkaz w kluczowym momencie bitwy, kiedy tuż po godz. 19.00 czasu brytyjskiego Hochseeflotte zawróciła w kierunku Brytyjczyków, idąc dziobem pod ogień całej Grand Fleet. Gdy tylko Scheer[32] zorientował się w sytuacji rzucił ku brytyjskim pancernikom garstkę niszczycieli oraz cztery krążowniki liniowe Hippera, samemu po raz kolejny robiąc zwrot o 180°. Reakcja Jellicoe na zbliżające się niszczyciele była, co prawda podręcznikowa, lecz niezwykle zachowawcza. Ku zdumieniu swoich admirałów nakazał ustawienie się do przeciwnika rufą zamiast dziobem. Dało to Niemcom czas na zwrot i ostateczne wymknięcie się z pułapki. Jellicoe panicznie bał się torped, min i okrętów podwodnych. Wiele z jego rozkazów z bitwy było opartych o założenie, że za Hochseeflotte podążają U-booty (sic!) lub też że z pokładów niemieckich pancerników stawiane są miny. Drugim poważnym błędem Jellicoe było ustawienie niszczycieli 5 mil za Grand Fleet podczas nocnego marszu po bitwie 31 maja. Gdyby Jellicoe bardziej je rozrzucił, tak jak zrobił to Scheer, miałby większe szanse napotkania Hochseeflotte. Noc była jednak dla Royal Navy „martwym sezonem" – nie przewidywano prowadzenia operacji po zapadnięciu zmroku. Stąd też nocne ustawienie Grand Fleet było spowodowane chęcią uniknięcia omyłkowego ostrzeliwania własnych jednostek. Tymczasem, jak wiemy, w nocy z 31 maja na 1 czerwca 1916 roku wiele się działo kiedy Jellicoe poszedł spać nie zostawiając żadnych instrukcji.

Mało kto zdaje sobie sprawę, że bitwa jutlandzka rozumiana jako bój wielkich flot liniowych trwała jedynie... 20 minut, a obie strony w żadnym momencie dobrze się nie widziały. W chaosie bitewnym, we mgle i dymie powystrzałowym brytyjska centralizacja dowodzenia nie zdała po prostu egzaminu. Przez większą część starcia ani Jellicoe, ani Scheer nie mieli obrazu tego, co się wokół działo. Samodzielność i inicjatywa dowódców poszczególnych formacji miała wobec tego decydujące znaczenie. Wydaje się zresztą, że Jellicoe wiele zrozumiał – jego zmodyfikowane we wrześniu 1916 roku Rozkazy Wojenne przewidywały i samodzielne działanie dowódców eskadr i ustawianie się dziobem do ataku torpedowego przeciwnika.

Pożegnalna fotografia gubernatora Nowej Zelandii w roku 1924. Obok admirała stoi żona Gwendoline, córki – Norah, Lucy i Prudence oraz syn George. George Rushworth Jellicoe był w latach 1963-1964 ostatnim lordem Admiralicji (stanowisko to włączono do Ministerstwa Obrony). Jego kariera polityczna skończyła się w latach 70. ub.w. po kilku głośnych skandalach obyczajowych. Wkrótce po tym został prezesem wielkiej kompanii cukrowej Tate & Lyle. Żyje do dziś.

Po bitwie zestresowany i zmęczony Jellicoe nie marzył o niczym innym jak tylko o odejściu. Admiralicja nie mogła jednak zrobić tego zbyt szybko, by nie powstało wrażenie, że jest to kara za jutlandzkie niepowodzenie. Pod koniec listopada 1916 roku otrzymał propozycję, która była ukoronowaniem kariery każdego oficera Royal Navy. Miał zostać pierwszym lordem morskim. 27 listopada opuścił pokład flagowego *Iron Duke'a* w Rosyth żegnany wiwatującymi spontanicznie załogami okrętów.

Admiralicja wiązała z jego osobą duże nadzieje w stosunku do najważniejszego problemu, jaki trapił Wielką Brytanię. Była nim wielka niemiecka ofensywa podwodna, na skutek której straty w żegludze rosły z miesiąca na miesiąc. Ufano, że doświadczenie wojenne oraz wiedza fachowa Jellicoe pomogą znaleźć skuteczne środki ochro-

[31] Franz von Hipper, 1863-1932, wtedy jeszcze kontradmirał.

[32] Reinhard Scheer, 1863-1928, dowódca Hochseeflotte, wtedy jeszcze wiceadmirał.

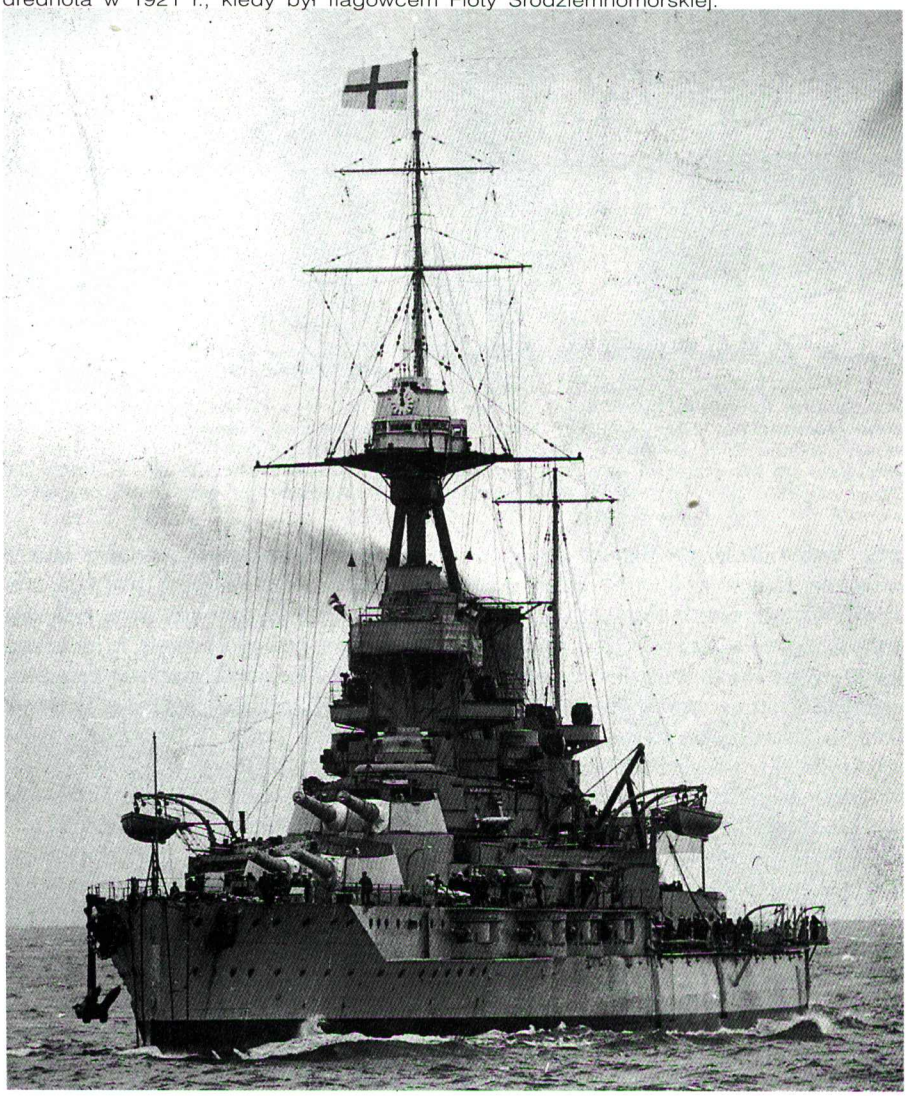
ny komunikacji morskiej. Tutaj jednak admirała zawiódł zbytni konserwatyzm. W dziedzinie środków technicznych próbowano wszystkiego – bomb głębinowych, uzbrajania statków, specjalnych patroli, rozpoznania lotniczego, statków-pułapek i urządzeń wytwarzających zasłony dymne – nie chciano jednak spróbować starego, znanego z epoki żagla środka – organizowania statków w konwoje. Admiralicja i Jellicoe nie wierzyli w konwoje, uważając, iż wręcz koncentrują cel dla U-bootów i że płynięcie w zwartej formacji jest zbyt trudne dla kapitanów marynarki handlowej (do tego zresztą przyznało się 10 kapitanów zaproszonych przez Jellicoe do omówienia konwojów). Do wypróbowania tej formy obrony namawiała Admiralicję prasa, War Office, a nawet premier Lloyd George. Kiedy wreszcie zaczęto stosować konwoje na większą skalę w czerwcu i lipcu 1917 roku, straty w żegludze natychmiast spadły. Cała ta sprawa podkopała zaufanie polityków do Jellicoe, a zwłaszcza kompletnie nie znającego się w ogóle na sprawach wojennomorskich pierwszego lorda Admiralicji Erica Geddesa[33]. W konsekwencji Geddes odwołał go ze stanowiska w wigilię 1917 roku. Warto przy tym zauważyć, że swoją prywatną kampanię za odwołaniem Jellicoe prowadził dowodzący Grand Fleet Beatty używając towarzyskich koneksji swojej żony. Skrzywdzenie Jellicoe doprowadziło do małej rewolty lordów morskich, którzy żądali od Geddesa wyjaśnień i cofnięcia swojej decyzji.

Odwołany Jellicoe nie otrzymał żadnego innego przydziału pozostając w służbie z połową uposażenia. Na osłodę został parem, a w styczniu 1918 roku hrabią Jellicoe na Scapa (*viscount Jellicoe of Scapa*). W marcu 1918 roku dostał od Geddesa propozycję zostania dowódcą bazy morskiej w Devonport, ale ją odrzucił. 4 kwietnia 1918 roku urodził mu się syn George – przyszły (i ostatni w historii) lord Admiralicji. Nie został też zaproszony na okazję poddania się Hochseeflotte 21 listopada 1918 roku. Wybierał się na nią z własnej inicjatywy, ale zmienił zdanie nie chcąc stawiać Beatty'ego w kłopotliwej sytuacji. Miesiące wolnego wypełniał pisaniem wspomnień. Najgorsze było jeszcze przed nim. Uwolniona po wojnie od cenzury prasa zaczęła rozliczać winnych nieprzygotowania Royal Navy do wojny. Dla wielu nie mających rozeznania w zasługach Jellicoe był on jednym z decydentów „na pewno" odpowiedzialnych za zaniedbania. Co gorsza, wieści o piszącym pamiętniki Jellicoe przestraszyły niektórych admirałów brytyjskich, którzy nie dostrzegając wielkiego formatu dowódcy Grand Fleet obawiali się mściwych komentarzy. Przestrach był tak duży, że Admiralicja zdecydowała się w styczniu 1919 roku opracować udokumentowaną wersję bitwy jutlandzkiej, którą to czynność zlecono kmdrowi Harperowi[34] (w bitwie notabene nie uczestniczącemu). Tenże okazał się bardzo skrupulatnym i obiektywnym badaczem (np. doprowadził do odnalezienia wraku *Invincible'a* dla ustalenia jego kursu). Harper miał opublikować swój raport przed końcem października 1919 roku, jednakże Beatty (który objął wtedy stanowisko pierwszego lorda morskiego, piastował je do 1927 r.) po jego przeczytaniu nakazał wprowadzenie niezliczonej ilości poprawek, które wybielałyby jego osobę, a pogrążały Jellicoe. Posuwał się nawet do fałszowania „cudownie odnalezionych" dzienników okrętowych swego flagowca – krążownika liniowego *Lion*. W rezultacie Harper wycofał się z dalszych prac nad raportem, a ten za rządów Beatty'ego nie został opublikowany. Opublikowano za to za podpuszczeniem Beatty'ego kilka dyletanckich prac, wychwalających jego zasługi pod niebiosa. We flocie rozgorzała wielka dyskusja, która przeszła do historii pod nazwą „Jutland Controversy". Wszystko to było bardzo bolesne dla Jellicoe, który nie umiał odpowiedzieć na zarzuty podobnymi metodami.

19 lutego 1919 roku Jellicoe wraz z rodziną zaokrętował się na krążownik liniowy *New Zealand* „wracający" z wojny do ojczyzny. Jellicoe miał tam przez cztery lata pełnić funkcję generała-gubernatora. Pobyt poza metropolią, na antypodach, był dla niego uwolnieniem od codziennego prania brudów, jakie odbywało się w brytyjskiej prasie. Niestety temat bitwy jutlandzkiej nie skończył się nawet po powrocie z Nowej Zelandii, co nastąpiło u schyłku 1924 roku. 9 grudnia 1924 admirał floty (awans dostał 3 kwietnia 1919 r.) Jellicoe otrzymał wiadomość o skreśleniu z listy oficerów Royal Navy, chociaż admirał floty pozostawał nim dożywotnio. W roku 1925 został prezesem Legionu Brytyjskiego – organizacji popularyzującej tradycje imperium. W tym samym roku jego tytuł szlachecki podniesiono do hrabiego (earl). W 1931 odwiedził Kanadę, rok później udał się na Maderę dla polepszenia zdrowia. Z wiekiem tracił słuch po uderzeniu, jakie w młodości otrzymał na starym pancerniku *Monarch*. Zmarł 20 listopada 1935 roku na zapalenie płuc w swoim domu w Londynie. Pochowany został z honorami w katedrze Św. Pawła 25 listopada. Chory na grypę Beatty uparł się, żeby w deszczowy dzień iść za lawetą wiozącą trumnę swego dowódcy. Powikłania grypowe zaatakowały wkrótce jego mięsień sercowy. Beatty zmarł cztery miesiące później, spoczywając w tej samej katedrze. A pojutlandzkie kontrowersje żyły swoim życiem, zarówno tym gazetowym jak i tym z mes oficerskich. Dwa z pancerników typu *King George V*, jakie budowała na przełomie lat 30. i 40. Royal Navy miały otrzymać nazwy *Jellicoe* i *Beatty*. Na osobiste życzenie Churchilla nazwy te zmieniono przed wodowaniem na *Anson* i *Howe*[35], gdyż obawiał się on protestów ze strony zwolenników jednego bądź drugiego admirała.

[33] Eric Geddes, 1875-1937, polityk konserwatywny, karierę zawodową rozpoczął w kolejnictwie, dochodząc do stanowiska dyrektora generalnego jednej z firm kolejowych, w czasie wojny był m.in. inspektorem transportu i ministrem ds. amunicji.

Piękna fotografia pancernika *Iron Duke* (typ *Iron Duke*, uk. 1914, 10 x 343 mm i lżejsze) – flagowego okrętu Jellicoe jako dowódcy Grand Fleet. Zdjęcie przedstawia drednota w 1921 r., kiedy był flagowcem Floty Śródziemnomorskiej.



ZDJĘCIA: ZBIORY AUTORA, ARCHIWUM REDAKCJI.

[34] John Ernest Troyte Harper, 1874-1949, później został wiceadmirałem.

[35] Wodowań dokonano 24 lutego i 9 kwietnia 1940 r.

Główne dane techniczne

Właściciel/operator	Gdynia-Ameryka Linie S.A., Gdynia	
Pojemność	11 030 (*S.*) lub 11 442 (*Ch.*) BRT	
Wymiary	155,8×20,4×8,1 m (*S.*) 154,2×20,3×8,3 m (*Ch.*)	
Napęd	2 silniki wysokoprężne 8-cylindrowe firmy Kincaid & Co. (*S.*) lub Burmeister & Wain (*Ch.*)	
Liczba śrub	2	
Moc siłowni	11 250 KM	
Prędkość	16, maksymalna - 17 (*S.*) 18,43 (*Ch.*) w.	
Liczba pasażerów	*S.*	*Ch.*
klasa I	44	60
klasa III	250	303
międzypokłady	860	804
Liczba załogi	281	260

Polska

Statki pasażersko-towarowe Sobieski i Chrobry

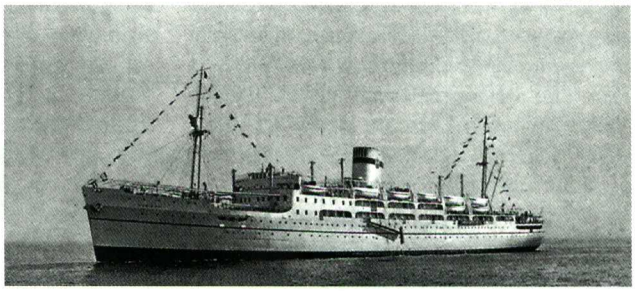
Nazwa	stocznia	nr budowy	wodow.	wejście do ekspl.
Sobieski	Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Newcastle	1572	25.08.1938	15.06.1939
Chrobry	Nakskov Skibsvaerft A.S., Nakskov	89	25.02.1939	27.07.1939

11 marca 1930 roku przy współudziale kapitału duńskiego powstało polskie przedsiębiorstwo żeglugowe Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe S.A. (PTTO), zajmujące się przewożeniem pasażerów i towarów do Ameryki Północnej. Początkowo w ramach firmy operowały na trasie północnoamerykańskiej trzy podobne do siebie stare dwukominowe transatlantyki - *Kościuszko* (od 1930: ex *Lituania* /II/; od 1921: ex *Caryca* 1915/6852 BRT), *Polonia* (od 1921: ex *Kursk* 1910/7500 BRT) i *Pułaski* (od 1930: ex *Estonia* /II/; od 1921: ex *Car* 1912/6345 BRT). W roku 1934 nazwa armatora została zmieniona na Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A. (GAL). Po wprowadzeniu do eksploatacji na linię północnoamerykańską w połowie lat 30. dwóch nowych statków pasażerskich - *Piłsudskiego* (1935/14 294 BRT) i *Batorego* (1936/14 287 BRT), GAL postanowił utworzyć także linię południowoatlantycką do Brazylii i Urugwaju, do obsługi której początkowo skierowano *Kościuszkę* i *Pułaskiego*. Dla zastąpienia obu przestarzałych parowców armator zamówił w początku 1937 roku w Wielkiej Brytanii i Danii dwa dość mocno zbliżone do siebie motorowce z terminami oddania do eksploatacji - 30 październik 1938 (*Sobieski*) i 30 maj 1939 (*Chrobry*) roku.

Statki były udanymi jednokominowymi i dwumasztowymi jednostkami o zgrabnych sylwetkach z lekko wychylonymi w przód dziobnicami oraz krążowniczymi rufami. Miały po cztery ciągłe pokłady w kadłubach i po dwa w nadbudówkach oraz po pięć częściowo chłodzonych ładowni. Kadłuby liniowców malowano w kolorze jasnoszarym z cienką niebieską linią w ich górnej części, nadbudówki były białe, natomiast maszty, bomy i wentylatory - żółte. Również kominy statków malowano na żółto z dość szeroką czerwoną opaską z białymi obwódkami w jej górnej i dolnej części oraz ze znakiem armatorskim (trójząb i litery GAL).

Zamówienie na budowę liniowca *Sobieski* zostało podpisane 3 kwietnia 1937 roku. Podniesienie polskiej bandery odbyło się 27 maja 1939 roku, a trzy dni później statek po raz pierwszy wszedł do macierzystej Gdyni. 17 czerwca transatlantyk wypłynął w „dziewiczą podróż" na trasie Gdynia-Dover-Boulogne-Dakar-Rio de Janeiro-Santos-Montevideo-Santos-Rio de Janeiro-Vitoria-Dakar-Boulogne-Gdynia. 15 sierpnia, już po powrocie z pierwszego rejsu, w ładowni stojącego w Gdyni liniowca wybuchł niegroźny pożar, co spowodowało jednak konieczność remontu i opóźnień. Po wybuchu wojny statek znalazł się w Dakarze, gdzie oczekiwał na dalszy rozwój sytuacji. W październiku odpłynął do Wielkiej Brytanii, gdzie został przebudowany na transportowiec wojska, a 24 listopada zaczął służbę w czarterze Ministry of War Transport. W początku 1940 roku zajmował się przewożeniem wojsk nowozelandzkich na Bliski Wschód. W kwietniu i maju tego roku wziął udział w kampanii norweskiej, a miesiąc później uczestniczył w ewakuacji wojsk alianckich z Francji. W lipcu odbył rejs z ładunkiem brytyjskiego złota do Kanady, a we wrześniu jako transportowiec desantowy wziął udział w nieudanej operacji dakarskiej („Menace").

Sobieski.



Główne dane taktyczno-techniczne

EA-6A Intruder

Wymiary:	
długość	16,69 m
rozpiętość	16,15 m
wysokość	4,93 m
powierzchnia nośna	49,10 m²
masa własna	12 595 kg
maks. masa startowa	24 770 kg
Osiągi:	
prędkość maks.	1052 km/h (na wys. 9000 m), 1035 km/h (na wys. 0 m)
pułap	13 590 m
zasięg	2150 km (bez zbiorników) 3780 km (ze zbiornikami)

Stany Zjednoczone

Grumman EA-6A Intruder

W marcu 1962 r. US Marine Corps zamówił elektroniczną odmianę samolotu Grumman A-6 Intruder, pod wstępnym oznaczeniem A2F-1Q, na bazie płatowca A2F-1 (od 1962 r. A-6A – patrz „MSiO", nr 2/2001). Przeznaczeniem samolotu miało być towarzyszenie grupom uderzeniowym i osłona własnych maszyn przed nieprzyjacielskimi przeciwlotniczymi systemami rakietowymi, kierowanymi radiolokacyjnie. W tym czasie korpus używał do tego celu samolotów EF-10A, zmodyfikowanych ze starych myśliwców marynarki F3D Skyknight.

Pierwszym prototypem EA-6A (oznaczenie zmienione z A2F-1Q w 1962 r.) stał się przebudowany A-6A (BuNo 147865) samolot do prób aerodynamicznych. Na samolocie tym zamontowano zmodyfikowane zakończenie statecznika pionowego, mieszczącego zespół anten odbiorczych, co zmieniało własności maszyny. Drugi zmodyfikowany samolot miał już wstępną wersję wyposażenia elektronicznego (BuNo 148618). Został on oblatany 26 kwietnia 1963 r.

EA-6A wyposażono w układ odbiorczy Loral AN/ALQ-53 i urządzenie ostrzegające przed opromieniowaniem AEL AN/ALR-15, oba systemy z antenami umieszczonymi w stateczniku. System ten współpracował z wbudowanymi nadajnikami zakłócającymi AN/ALQ-41, AN/ALQ-51 i AN/ALQ-55, pokrywającymi częstotliwości od 2,0 do 10,0 GHz. Dodatkowo, na pięciu zaczepach zewnętrznych (czterech pod kadłubem i jednym pod skrzydłami) można było podwieszać zasobniki zakłócające North American AN/ALQ-31B lub Westinghouse AN/ALQ-54. Zamiast zasobników zakłócających można było podwieszać wyrzutniki flar i dipoli Lundy AN/ALE-32 lub Tracor AN/ALE-41. Na podwieszeniach zewnętrznych można było podwieszać przeciwradiolokacyjne pociski rakietowe AGM-45 Shrike, ale uzbrojenie to niemal nigdy nie było używane operacyjnie, EA-6A najczęściej latały nieuzbrojone.

Napęd samolotu, podobnie jak w przypadku A-6A, stanowiły dwa silniki Pratt & Whitney J52-P-6A nie

Grumman EA-6A Intruder

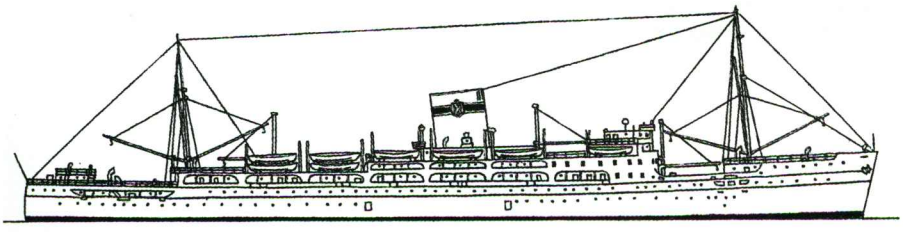
17 marca 1942 roku podczas cumowania w Glasgow doszło do niegroźnej kolizji z pełniącym funkcję transportowca brytyjskim statkiem pasażerskim *Orduna* /II/ (1914/15 507 BRT), a dzień później - z holownikiem *Ocean Cock*. W maju 1942 roku *Sobieski* uczestniczył w zajęciu Madagaskaru (operacja „Ironclad"), a pod koniec roku transportował wojsko do Algieru („Torch"). W lipcu 1943 brał udział w lądowaniu na Sycylii („Husky"), a we wrześniu tego roku - w zatoce Salerno („Avalanche"). Od 18 listopada do 18 grudnia 1943 roku znajdował się w remoncie w Bombaju. Podczas opuszczania tego portu 26 grudnia wszedł na mieliznę, jednak udało się go bez większych problemów ściągnąć jeszcze tego samego dnia. W styczniu 1944 roku uczestniczył w desancie pod Anzio (operacja „Shingle"), a w sierpniu - w lądowaniu na południu Francji („Anvil"). 19 czerwca na redzie Neapolu miał niegroźną kolizję z brytyjskim transportowcem wojska *Ascania* /II/ (1925/14 013 BRT). W październiku tego roku przeszedł remont w Glasgow. W pierwszym kwartale 1945 roku statek odbył szereg rejsów z wojskiem i jeńcami między Southampton i Hawrem. W nocy z 13 na 14 kwietnia w kanale La Manche miał dość poważną kolizję z francuskim frachtowcem *Esperance* (1923/5072 BRT), co spowodowało konieczność remontu w stoczni w North Shields w samym ujściu Tyne. 16 lipca wypłynął z Tarentu w rejs z transportem żołnierzy hinduskich do Bombaju, po zakończeniu którego popłynął do Singapuru. Pod koniec września opuścił wody azjatyckie i 1 listopada dotarł do Liverpoolu.

Na przełomie lat 1945/1946 *Sobieski* przewoził wojsko w rejonie Morza Śródziemnego. 25 marca 1946 roku wszedł do Gdańska, przywożąc z Wielkiej Brytanii transport zdemobilizowanych żołnierzy polskich, po czym odbył jeszcze kilka takich rejsów (w ramach organizacji United Nations Maritime Authority). Od 5 listopada tego roku do 15 kwietnia 1947 przeszedł remont i modernizację w Stoczni Północnej w Gdańsku. Po zakończeniu prac miał 70 miejsc pasażerskich w klasie I, 270 - w kabinowej i 600 - w turystycznej. 14 maja tego roku wypłynął w pierwszy rejs na trasie Neapol-Genua-Cannes-Halifax-Nowy Jork w czarterze włoskiego armatora Cosulich Line. Na linii tej operował do początku 1950 roku. W marcu tego roku statek został zakupiony przez Związek Radziecki i nastąpiła zmiana nazwy na *Gruzija* /II/, a jego portem macierzystym stała się Odessa. Dawny *Sobieski* pływał teraz na czarnomorskiej trasie Odessa-Batumi, jednak odbywał także rejsy wycieczkowe, kilka razy również wchodząc do Gdyni. W początku 1975 roku został w Odessie wycofany z eksploatacji, po czym przeholowano go do włoskiej stoczni złomowej w La Spezii, gdzie dokonano rozbiórki.

Umowa na budowę *Chrobrego* została podpisana 27 kwietnia 1937 roku. W pierwszy liniowy rejs na trasie południowoamerykańskiej statek wypłynął z Gdyni 29 lipca 1939, a do Buenos Aires wszedł 20 sierpnia tego roku. Po pięciu dniach wyruszył w rejs powrotny do kraju, a wybuch wojny zastał go w brazylijskim porcie Pernambuco (obecnie Recife). Na jego redzie stał do 10 października, kiedy po 39-dniowym pobycie samotnie wypłynął do Wielkiej Brytanii. Do Southampton wszedł 31 tego miesiąca, po czym został skierowany do przebudowy na transportowiec wojska w stoczni w Newcastle. Po zakończeniu prac, już w czarterze Ministry of War Transport odbył dwa rejsy do Kanady, skąd przywiózł żołnierzy kanadyjskich. 31 marca 1940 roku na redzie portu Gourock miał niegroźną kolizję ze stojącym na kotwicy liniowcem *Batory*. 11 kwietnia 1940 roku rozpoczął swój udział w kampanii norweskiej, kilkukrotnie przewożąc wojsko z portów brytyjskich do Narwiku. 14 maja 1940 roku w Vestfjordzie, w rejsie z Harstad do Bodö, został zaatakowany przez samoloty niemieckie i trafiony kilkoma bombami. Na płonącym statku zginęło 12 członków załogi i nieznana bliżej liczba z ponad 1500 przewożonych żołnierzy brytyjskich. 694 rozbitków zostało przejętych przez brytyjski niszczyciel *Wolverine*, reszta zaś przez eskortowiec *Stork*. Palący się wrak został dobity następnego dnia rano zrzuconą przez samolot z lotniskowca *Ark Royal* torpedą i zatonął na pozycji 67°40'N, 13°50'E. Rozbitkowie z *Chrobrego* powrócili do Greenock na pokładzie niewielkiego liniowca pasażerskiego *Ulster Monarch* (1929/3791 BRT), który opuścił wody norweskie 24 maja. Leżący na głębokości ponad 150 m wrak polskiego statku został odnaleziony przez Norwegów w lutym 2000 roku.

Jacek Jarosz

Sobieski



wyposażone w dopalanie, o ciągu maksymalnym 37,78 kN. Zamiast zasobników zakłócających można było podwieszać zbiorniki dodatkowe przedłużające zasięg. Ponadto samolot mógł tankować w powietrzu.

Oba zbudowane prototypy po próbach zostały doprowadzone do postaci operacyjnej. Ponadto, w 1964 r. następne 10 EA-6A powstało z przebudowy seryjnych A-6A (BuNo 149475, 149477, 149478, 149935, 151595 do 151600), a kolejnych 15 wyprodukowano u Grummana w latach 1965-1966 od podstaw (BuNo 156979 do 156993). Łącznie było więc tylko 27 EA-6A i wszystkie początkowo trafiły do jednostek piechoty morskiej. Ostatnie 15 samolotów zbudowanych od podstaw otrzymało nowy system odbiorczo-analizujący Bunker-Ramo ALQ-86, z antenami umieszczonymi w stateczniku, pracujący w paśmie od 50 MHz do 15,0 GHz. W odmianie tej można też było stosować trzeci typ zasobników zakłócających, Raytheon AN/ALQ-76. Ten ostatni był zoptymalizowany na zakłócanie popularnych radzieckich rakiet plot. S-75 Dźwina/S-75M Wołchow.

Pierwsze EA-6A zostały dostarczone Marines w grudniu 1965 r. W niecały rok później, w październiku, samoloty EA-6A trafiły do Wietnamu. 15 EA-6A zbudowanych od podstaw rozdzielono pomiędzy następujące dywizjony Marines: VMCJ-1, VMCJ-2 i VMCJ-3, w których służyły obok rozpoznawczych RF-4B Phantom II. Pierwsze dwa dywizjony należały do 2. Skrzydła lotnictwa piechoty morskiej i stacjonowały w Cherry Point w Karolinie Południowej. Trzeci dywizjon należał do 3. Skrzydła lotnictwa piechoty morskiej i stacjonował w El Toro w Kalifornii. W takim składzie EA-6A, głównie z VMVJ-3, były używane w okresie wojny wietnamskiej, bazując zarówno na lotniskowcach, jak i w bazach lądowych.

W lipcu 1975 r. nastąpiła reorganizacja jednostek USMC. VMCJ-1 został rozwiązany, a VMCJ-2 przemianowano na VMAQ-2. Równolegle VMCJ-3 przekształcono w VMFP-3. VMAQ-2 otrzymał wszystkie EA-6A, zaś VMFP-3 – wszystkie RF-4B. Część EA-6B trafiła w 1979 r. do US Navy, najpierw do Fleet Electronic Warfare Support Group, a następnie do rezerwowych VAQ-209 i VAQ-309. W 1981 r. VMAQ-2 przezbrojono w EA-6B, zaś EA-6B na cztery kolejne lata trafiły do rezerwowego VMAQ-4. W 1985 r. EA-6B definitywnie wycofano z jednostek piechoty morskiej. Marynarka wojenna używała tych samolotów dłużej, przy czym tutaj służyły głównie do szkolenia własnych załóg i wojsk w działaniach w warunkach zakłóceń radioelektronicznych przeciwnika.

W końcu lat 80. ub.w. EA-6A US Navy zostały skoncentrowane w VAQ-33, dywizjonie specjalnie współdziałającym z jednostkami „agresorów" i symulującym samoloty walki radioelektronicznej przeciwnika. Dywizjon ten rozwiązano dopiero w październiku 1993 r., już po zakończeniu zimnej wojny. Wówczas ostatnie EA-6A definitywnie wycofano z uzbrojenia.

MF

Krzysztof Gerlach

FLOTA W BITWIE O QUEBEC 1759

„Po zapadnięciu ciemności, ok. godz. 22.30, stojący na czele angielskiej eskadry okręt flagowy Northumberland dał wystrzałem armatnim sygnał do rozpoczęcia akcji. Rozciągnięta na długość trzech kilometrów eskadra Saundersa posuwała się wolno w kierunku Quebecu. Do akcji wchodziły coraz to nowe okręty. Francuzi skupili swój ogień na Northumberlandzie, chcąc go zatopić i zatarasować tor wodny, którym płynęły jednostki brytyjskie. Wielokrotnie trafiony Northumberland szedł jednak niepowstrzymanie naprzód. Kiedy czoło kolumny zbliżyło się do Quebecu, kanonada wzmogła się, do artylerii francuskiej dołączyły bowiem baterie z cytadeli. Poważnie uszkodzony Northumberland przebył najbardziej zagrożony odcinek, zrobił na wysokości Pointe-aux-Peres zwrot w lewo i jako pierwszy wyszedł poza zasięg francuskich dział. Okręt miał poniżej linii wodnej wiele dziur, jego załoga czyniła nadludzkie wysiłki, żeby wypompować wdzierającą się wodę i utrzymać jednostkę na powierzchni. Francuzi przenieśli teraz ogień na płynący w środku kolumny wielki transportowiec Monmouth, pragnąc przepołowić szyk Brytyjczyków i zniszczyć go częściami. Wkrótce okręt zapłonął. Sąsiednie jednostki próbowały go osłonić, ale Monmouth skręcił nagle wprost na pozycje Francuzów i po przepłynięciu niewielkiego dystansu utknął na mieliźnie. Jego ofiara nie poszła na marne. Tor wodny nie został zatarasowany. Brytyjskie okręty płynęły dalej, zostawiając za sobą zryte pociskami stanowiska francuskie pod Beauport i ruiny cytadeli w Quebecu. Krótko po północy kanonada zaczęła cichnąć. Idące na końcu kolumny dwa okręty liniowe Gwyn i Chudleigh wystrzeliły ostatnie salwy i zawróciwszy odeszły w dół rzeki. Odgłosy wielkiej bitwy przycichły, ciemności rozświetlał tylko płonący niczym wielka pochodnia Monmouth i niedogaszone pożary w Quebecu".

Ten wspaniały w swojej dramaturgii opis pochodzi z książki „Quebec 1759" Jarosława Wojtczaka, wydanej w 2000 r. przez Dom Wydawniczy Bellona w popularnonaukowej serii „Historyczne bitwy". Jednak w polskiej literaturze pojawił się kilkadziesiąt lat wcześniej, bo w opublikowanej w 1964 r. powieści „Kapitan Cook" Eugeniusza Gołębiowskiego. Pod koniec XX wieku zacytował go, niemal w pełnej wersji, Kazimierz Dziewanowski w zbiorze pt. „Brzemię białego człowieka. Jak zbudowano Imperium Brytyjskie". Wszystkie szczegóły i fakty są identyczne, tyle tylko, że pisarz silniej ubarwił swą wersję – u niego liniowce są obowiązkowo „wielkie, brzuchate i ciężkie", a „straszliwa defilada" brytyjskich okrętów „przetoczyła się przez fort trzykilometrową falą ognia i żelaza". Całość sprawia imponujące wrażenie, zaś jedyny szkopuł polega na tym, iż jest... **od początku do końca zmyślona**.

W utworze beletrystycznym fikcja literacka nie stwarza wielkiego problemu, nawet gdy mamy do czynienia z powieścią biograficzną. Jednak już w zbiorze Dziewanowskiego, pisanym całkowicie poważnie, to nieprzyjemny zgrzyt. Autor, znany publicysta i dyplomata, na tyle uwierzył biografowi Cooka, że wspomógł obszerny cytat własnymi, kompletnie **chybionymi** komentarzami, jak to brytyjski dowódca „postanowił przeprowadzić *całą flotę*, wraz z *najcięższymi* okrętami, pod murami i bastionami twierdzy, przewieźć oddziały szturmowe, wysadzić je z tyłu za miastem" itd. Natomiast seria wydawnicza „Historyczne bitwy" ma w założeniu opowiadać o faktach, a nie cytować fantazje pisarskie. Tymczasem zaś, tylną furtką literatury popularnonaukowej, wszedł do świadomości ogółu zainteresowanych opis fałszywy w każdym szczególe, chociaż bardzo chwalony w internetowych recenzjach. Warto więc poznać **rzeczywiste okręty i rzeczywiste działania na wodzie** obu stron (francuskiej i brytyjskiej) w bitwie o Quebec, która przesądziła o dalszych dziejach całej Ameryki Północnej, a nie tylko Kanady, zwanej wtedy Nową Francją. Tym bardziej, że w tej operacji desantowej, jednej z najważniejszych w historii, flota odegrała ogromnie istotną rolę, znacznie wykraczającą poza zwykłe przywiezienie armii do punktu docelowego i wsparcie jej swoim ogniem.

PRZYGOTOWANIA DO EKSPEDYCJI

Kierujący wówczas rządem brytyjskim William Pitt[1] (starszy) wybrał jednego z najmłodszych swoich generałów, Jamesa Wolfe'a (1727-1759), na dowódcę wojsk obarczonych zadaniem zdobycia Quebecu. Uczynił to już rok wcześniej, zaraz po zajęciu przez Brytyjczyków Louisbourga, najbardziej wysuniętej twierdzy we francuskim systemie obrony Kanady. Wybór zaskoczył część współczesnych, służyli bowiem w tym czasie inni angielscy wodzowie, wyżsi rangą i z większym doświadczeniem. Byli świetnie wykształceni w osiemnastowiecznych bitwach toczonych na równinach Europy przez wielkie armie maszerujące równym krokiem w zwartych szykach liniowych. Jednak albo zupełnie nie doceniali specyfiki działań na terenie Ameryki Północnej, albo w nowych warunkach przejawiali nadmierną ostrożność. Wolfe rozumiał potrzebę dostosowania europejskiej taktyki do walki w puszczy zamieszkałej przez licznych i bitnych Indian oraz miejscowych białych, którzy przejęli ich sposób wojowania. Zdawał sobie też sprawę ze słabości takich przeciwników (brak zdyscyplinowania, nieumiejętność odparcia ataku na bagnety czy walki w szyku, tendencje do masowych dezercji przy dłuższych kampaniach itp.). Jego niespożyta energia, pomimo fatalnego stanu zdrowia[2], powinna była zagwarantować Pittowi **szybki** sukces, bowiem przeciwnicy w rządzie, z księciem Newcastle na czele, dążyli usilnie do zakończenia wojny trwającej już od 1756 r.

Na porośniętych lasami ogromnych terytoriach Ameryki Północnej, przy prawie całkowitym braku dróg, szlaki wodne były głównymi trasami łączącymi ze sobą najważniejsze punkty poszczególnych europejskich kolonii. Zapewniały też kontakt z krajem macierzystym, źródłem zaopatrzenia i posiłków wojskowych. Anglicy nie mieli wątpliwości, że kluczem do zdobycia Quebecu będzie opanowanie Rzeki Św. Wawrzyńca. Dowódcą brytyjskiej floty ekspedycyjnej mianowany został doświadczony wiceadm. Charles Saunders (1713-1775)[3], protegowany pierwszego lorda admiralicji, admirała Ansona, i uczestnik jego słynnego rejsu dookoła świata. Na zastępców Saundersa wyznaczono kontradmirałów (nie wiceadmirałów, jak u Wojtczaka[4]) Philipa Durella (żył 1707-1766, drugi w dowodzeniu) oraz Charlesa Holmesa (1711-1761).

Eskadra Durella bynajmniej nie „opuściła Anglii na początku lutego 1759 r." (Wojtczak, op. cit.), gdyż już od dawna znajdowała się na wodach amerykańskich, skierowana tam dokładnie rok wcześniej. Dowódca ten, jeszcze jako komodor, podlegał admirałowi Boscawenowi podczas operacji zdobycia Louisbourga. Właśnie po to by nie dopuścić do Quebecu francuskich posiłków militarnych i zapasów, otrzymał od Pitta rozkaz przezimowania w Halifaxie (gdy pozostałe okręty

[1] *De facto*. Bowiem *de iure* na czele ówczesnych rządów angielskich stali Pierwsi Lordowie Skarbu (w tym przypadku Thomas Pelham-Holles, książę Newcastle), a William Pitt (1708-1778) był „tylko" Sekretarzem Stanu dla Południa. Wprawdzie z reguły pierwsi lordowie skarbu bywali faktycznymi premierami i tak się ich w retrospekcji nazywa, jednak *formalnie* stanowisko premiera pojawiło się w Wielkiej Brytanii dopiero w 1905 r.!

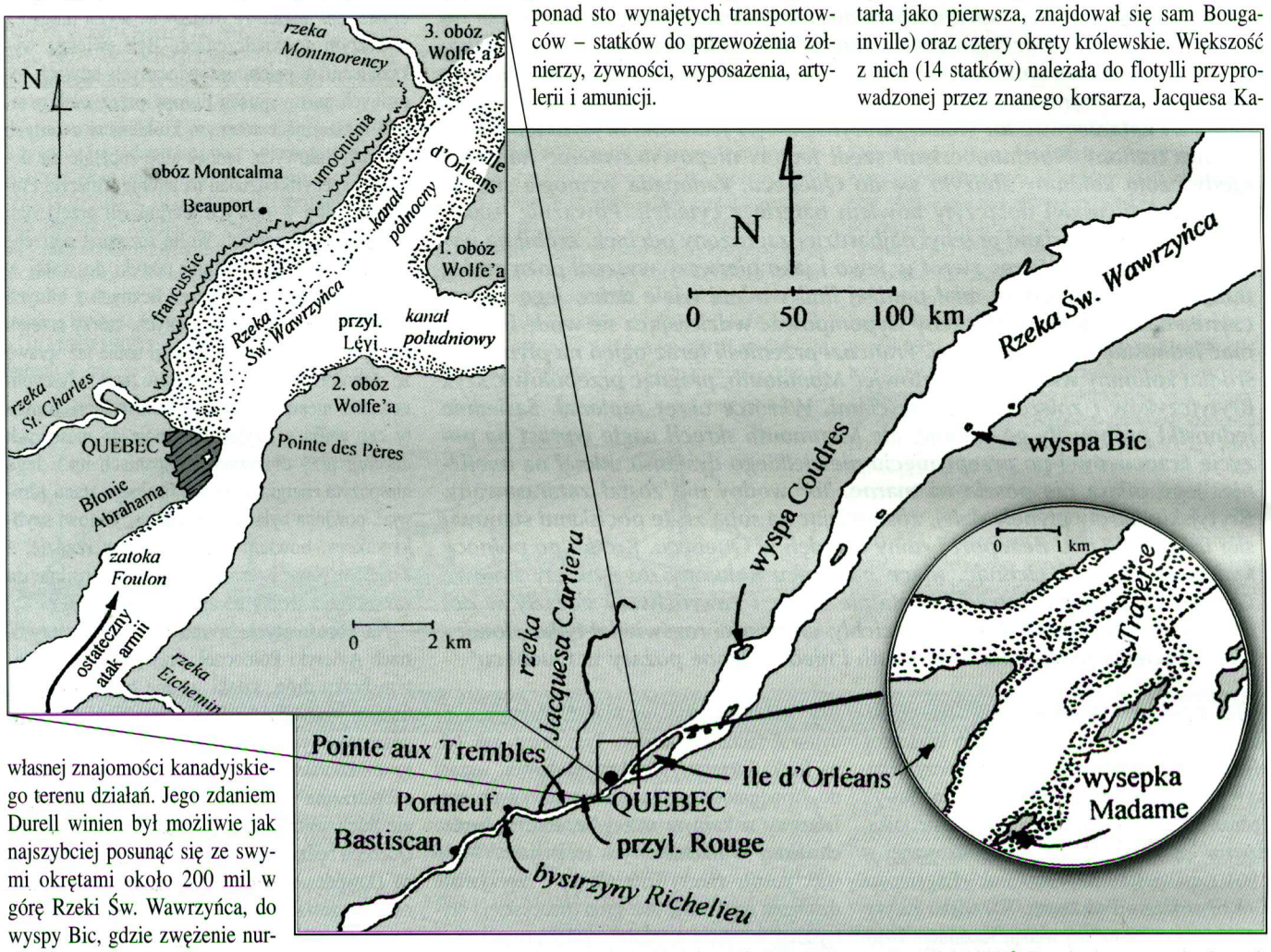
[2] Słabej kondycji od chwili urodzin, cierpiał w 1759 r. na schorzenia nieuleczalne dla ówczesnej medycyny: kamienie nerkowe, reumatyzm, gruźlicę. Przysparzały mu one okresowo strasznych cierpień.

[3] Data urodzin 1713 nie całkiem pewna, chociaż najbardziej prawdopodobna. Ogólnie około 1715 r.

[4] Durell i Holmes dopiero co otrzymali pierwsze rangi admiralskie, latem 1758 r. Durell na stopień wiceadmirała musiał poczekać do października 1762, a Holmes wcale nie dożył dalszych awansów.

floty Boscawena odpłynęły do kraju) i pojawienia się w ujściu Rzeki Św. Wawrzyńca natychmiast po puszczeniu pierwszych lodów. Wolfe miał poważne wątpliwości co do kompetencji Durella, chwilowo samodzielnie dowodzącego ośmioma liniowcami[5] i wieloma mniejszymi jednostkami. W Wigilię 1758 r., kiedy generał przebywał w Anglii z nadzieją na podreperowanie zdrowia, napisał do Pitta, dzieląc się zarówno swoimi obawami względem świeżo upieczonego admirała, jak i sugerując bardzo konkretne posunięcia, oparte na własnej znajomości kanadyjskiego terenu działań. Jego zdaniem Durell winien był możliwie jak najszybciej posunąć się ze swymi okrętami około 200 mil w górę Rzeki Św. Wawrzyńca, do wyspy Bic, gdzie zwężenie nurtu pozwalało na całkowite zablokowanie przejścia przez eskadrę ośmiu lub dziesięciu liniowców. Dalej, aż do Quebecu, należało wysłać mniejsze jednostki dla zbierania informacji o szlaku wodnym, które będą niezbędne do późniejszego przeprowadzenia floty transportowców z wojskiem. Pitt i Anson byli pod wrażeniem trafności uwag młodego generała i już 29 grudnia wysłali Durellowi rozkazy dokładnie pokrywające się z tymi wskazówkami.

14 lutego 1759 r. z Portsmouth wyruszyła pod kontradm. Holmesem znaczna część sił ekspedycji, 60 transportowców pod eskortą sześciu okrętów liniowych[6] i dziewięciu mniejszych jednostek, zaś w dwa lub trzy dni później podążyli za nimi obaj głównodowodzący – Wolfe i Saunders – z dziesięcioma liniowcami (z których dwa odeszły u brzegów Hiszpanii, skierowane na Morze Śródziemne) i szeregiem innych żaglowców. Okrętem flagowym był 90-działowy trójpokładowiec *Neptune*. Całość sił morskich miała ostatecznie liczyć 22 liniowce[7] (w tym dwa 50-działowe, przez wielu nie zaliczane już wtedy do jednostek mogących walczyć w linii bojowej floty), 17 fregat, korwet i slupów, sześć branderów i moździerzowców, dwa uzbrojone statki i kuter, jeden okręt zaopatrzeniowy (ex-dwupokładowiec 44-działowy) oraz grubo ponad sto wynajętych transportowców – statków do przewożenia żołnierzy, żywności, wyposażenia, artylerii i amunicji.



Tymczasem Francuzi nie zasypiali gruszek w popiele. Młody oficer, słynny potem żeglarz i podróżnik Louis Antoine de Bougainville (1729-1811), wysłany z Kanady do macierzystego kraju po pomoc, wrócił wprawdzie z bardzo źle rokującą sentencją ministra marynarki[8], głoszącą, że „gdy płonie dom, nie czas troszczyć się o stajnie", ale jednak nie z całkiem pustymi rękami. Na skutek zwlekania Durella w maju dopłynęło bez przeszkód do Quebecu 18 fregat korsarskich i transportowców (na fluicie *Chézine*, która dotarła jako pierwsza, znajdował się sam Bougainville) oraz cztery okręty królewskie. Większość z nich (14 statków) należała do flotylli przyprowadzonej przez znanego korsarza, Jacquesa Kanona (1726-1800)[9]. Dowiozły wyposażenie wojskowe, niezwykle potrzebną żywność, około 350 żołnierzy, ponadto rozmaite awanse, tytuły i odznaczenia dla oficerów w kolonii. Jeszcze ważniejsze były przywiezione informacje. Bougainville miał bowiem przy sobie przechwycony list generała Amhersta, zawierający plan najbliższej brytyjskiej kampanii w Ameryce. Francuzi dowiedzieli się z tego pisma wszystkich szczegółów mającej wkrótce nastąpić inwazji na Quebec. Do tej pory gubernator Nowej Francji, Pierre de Rigaud de Vaudreuil de Cavagnial (1698-1778[10]), oraz naczelny dowódca francu-

Z końcem kwietnia Saunders i Wolfe dotarli do Halifaxu. Łatwo sobie wyobrazić ich wściekłość, gdy ujrzeli w porcie zakotwiczoną spokojnie eskadrę Durella. Mając okręty gotowe do żeglugi już od miesiąca, kontradmirał czekał sobie na wieści „o puszczeniu lodów" na Rzece Św. Wawrzyńca. Takie wiadomości mogły jednak przyjść równocześnie z informacjami o wpłynięciu tam francuskich okrętów, których nie dałoby się już przechwycić. Kunktatorstwo (aczkolwiek w pewnej mierze usprawiedliwione troską o zdrowie marynarzy zamarzających podczas obsługi takielunku) kwalifikowało się do sądu wojennego lub natychmiastowej dymisji. Na razie Saunders ograniczył się do wydania kontradmirałowi kategorycznego rozkazu natychmiastowego wyruszenia, co Durell i tak odwlókł do 5 maja (najpierw domagał się uzupełnienia swoich załóg o 300 ludzi – tych niezwłocznie przysłał mu Wolfe, potem na przeszkodzie stanęła pogoda).

[5] Wiosną następnego roku jego eskadrę utworzyły: flagowy *Princess Amelia* (80 dział), *Vanguard* (70), *Devonshire* (66), *Captain* (64), *Pembroke* i *Prince of Orange* (po 60), *Centurion* i *Sutherland* (po 50).

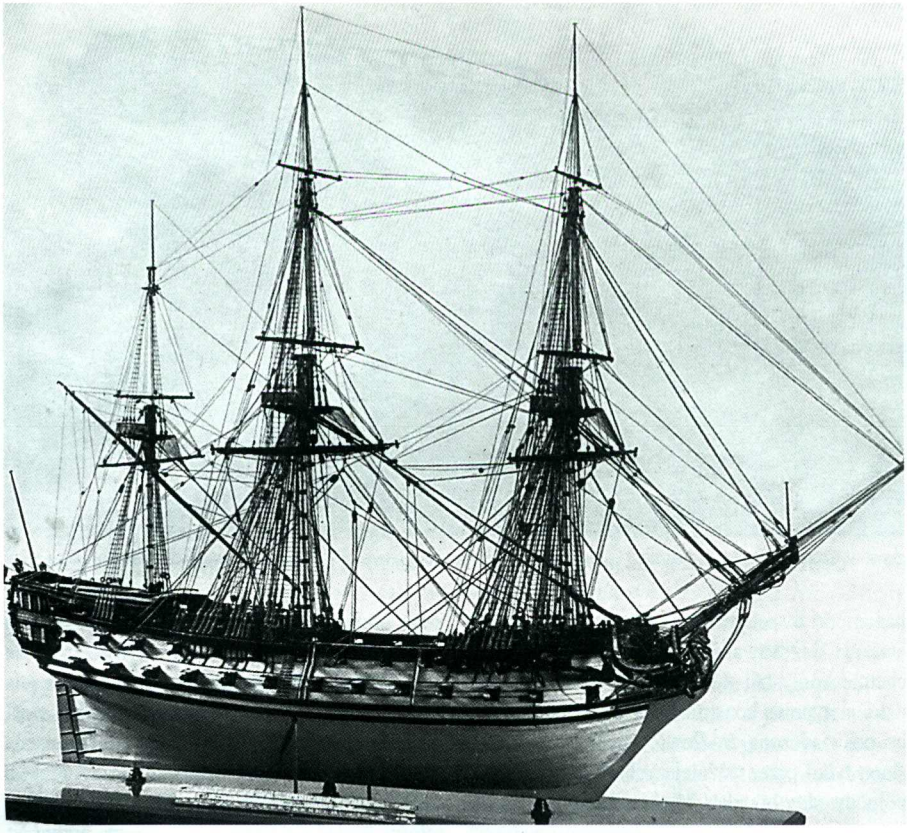
[6] W Halifaxie flagowcem Holmesa został świeżo zwodowany, 74-działowy *Dublin*, jeden z najsłynniejszych okrętów Royal Navy, jako prototyp całkowicie nowej dla Anglików klasy, z czasem najważniejszej we flocie, powstałej pod naciskiem wielkiego reformatora brytyjskiej marynarki, lorda Ansona.

[7] Oprócz wcześniej wymienionych: *Royal William* (84 działa), *Terrible* i *Shrewsbury* (po 74), *Northumberland* (70), *Orford* (66), *Somerset*, *Alcide*, *Bedford*, *Trident*, *Stirling Castle*, *Prince Frederiek* (po 64), *Medway* (60).

[8] Jarosław Wojtczak i Kazimierz Dziewanowski błędnie przypisują mu stanowisko ministra finansów.

[9] Annały francuskiej marynarki nie znają wspominanego przez Jarosława Wojtczaka admirała de Lery. Najprawdopodobniej chodzi o fałszywą „przeróbkę" Gasparda-Josepha Chaussegros de Léry (1721-1797), inżyniera wojskowego, który w szeregach piechoty morskiej uczestniczył w stopniu kapitana w bitwie o Quebec w 1759, został ranny i wzięty do niewoli. Był synem innego inżyniera armii, o tym samym imieniu (zm. 1756), słynnego z ufortyfikowania Quebecu.

[10] Starsze opracowania, zwłaszcza anglojęzyczne, podawały datę śmierci markiza de Vaudreuil jako 1765 lub około 1767. Ostatni człon jego nazwiska występuje też w postaci Cavagnal.



60-działowy liniowiec brytyjski z około połowy XVIII wieku. Niezbyt duży, lecz poręczniejszy w manewrowaniu i o mniejszym zanurzeniu niż okręty najnowszych klas (np.74-działowce), lepiej się od nich nadawał do działań na płytkich i ciasnych akwenach.

skich wojsk w tej kolonii, wsławiony w wielu wcześniejszych bitwach na terenie Kanady, generał Louis Joseph markiz de Montcalm de Saint-Véran (1712-1759), umacniali linie obronne na południe od Montrealu. Teraz, ostrzeżeni, mieli czas, by zająć się Quebekiem i zgromadzić tu większe siły. Francuscy oficerowie z twierdzy utrzymywali potem, jakoby miasto broniło się tylko dzięki zapasom ze statków przepuszczonych przez Durella i gdyby nie one, poddałoby się po pierwszym ostrzale. Oczywiście nie było to prawdą, jednak korzyści obrońców z dodatkowego wyposażenia, zapasów żywności, posiłków militarnych i precyzyjnych informacji wywiadowczych nie ulegają wątpliwości. Pierwszą rundę na morzu wygrali Francuzi.

FAZA WSTĘPNA

Kontradmirał Durell znalazł Rzekę Św. Wawrzyńca wolną od lodu i dotarł do wyspy Bic zaledwie kilka dni po żaglowcach francuskich. Jako pierwszy dowiedział się o swym błędzie, bowiem udało mu się przechwycić (obok trzech żaglowców z flotylli Kanona oraz statku *Hardi* zmierzającego z San Domingo z ładunkiem rumu, melasy, cukru i kawy) slup płynący z Quebecu, gdzie właśnie dotarły oczekiwane niecierpliwie transportowce. W zmienionej sytuacji wykazał się moralną odwagą i szybkością decyzji. Chociaż zgodnie z rozkazami miał jedynie blokować rzekę przy wyspie Bic, a w górę nurtu wysłać na rekonesans trzy lub cztery lekkie jednostki, postąpił całkiem inaczej. Przy wyspie pozostawił tylko 32-działową fregatę *Richmond* i mały tender, z wieściami dla naczelnego dowódcy, zaś sam podążył śladem nieprzyjaciela. Aby uświadomić sobie, co to wówczas oznaczało, trzeba wiedzieć, że zdaniem Francuzów, od 150 lat władających Rzeką Św. Wawrzyńca i znających każdy jej zakamarek, wody te były absolutnie niedostępne dla okrętów liniowych. Ponadto w pamięci każdego ówczesnego oficera marynarki pozostawała słynna katastrofa z 1711 r. W podobnej ekspedycji przeciwko Quebekowi na tutejszych zdradliwych mieliznach rozbiło się wtedy, na skutek mgły i silnych prądów, osiem angielskich żaglowców, a blisko tysiąc ludzi utonęło.

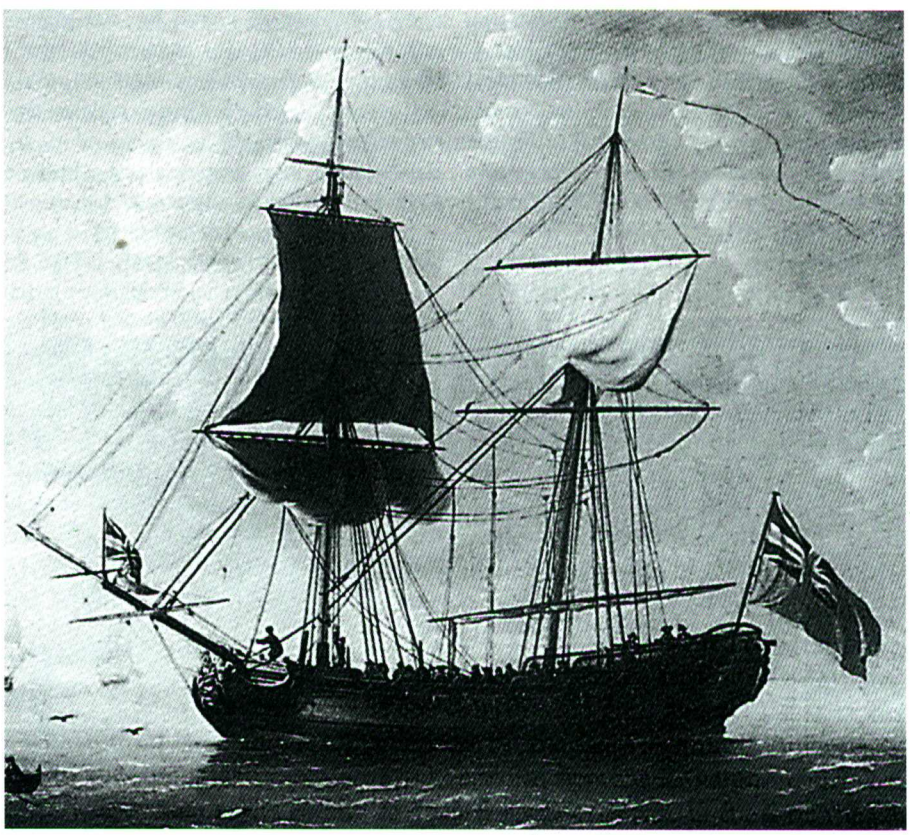
Jednak Durell oprócz silnej woli miał także szczęście. Na jednym z jego liniowców, 60-działowym *Pembroke*, funkcję nawigatora sprawował niejaki James Cook[11], któremu nieco późniejsze dokonania przyniosły sławę najbardziej na świecie znanego żeglarza i odkrywcy. Na razie wykorzystał swój talent i wiedzę do przeprowadzenia okrętów eskadry przez najtrudniejsze miejsca rzeki. Durell nie poprzestał nawet na dotarciu do wielkiej wyspy Coudres, zaledwie 65 mil od Quebecu, lecz korzystając ze zdobytych map oraz żeglarskiego doświadczenia Cooka, przesunął swoje lekkie liniowce – *Pembroke*, *Centurion* i *Devonshire*, wraz z korwetą[12] *Squirrel*, aż do ogromnej Ile d'Orléans, leżącej już u bram samego miasta. Aby tego dokonać, okręty musiały przebyć najsłynniejszy (z trudności nawigacyjnych) odcinek, zwany Traverse, łączący dwa kanały u wschodniego krańca wyspy Orléans, co udało się 13 i 14 czerwca. Kontradmirał natychmiast przystąpił do oznaczania bojami niebezpiecznego przejścia, dla potrzeb podążających za nim sił głównych. Starał się też schwytać możliwie wielu miejscowych pilotów.

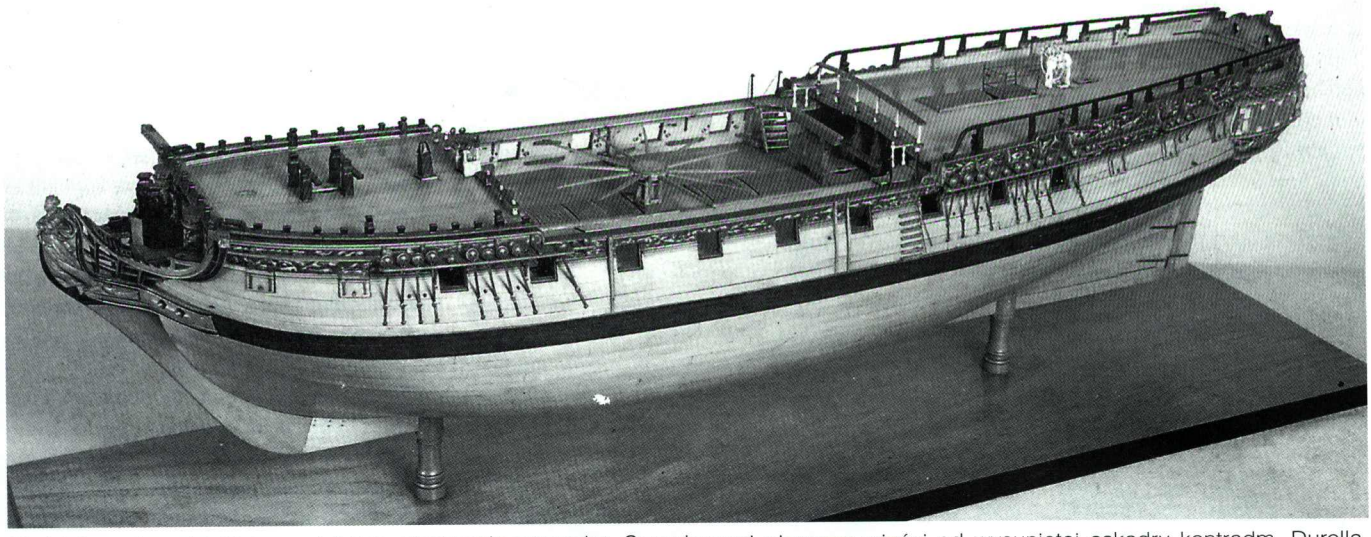
Francuzi, znalazłszy się nieoczekiwanie wobec znacznie przeważającej eskadry, postanowili ochronić oraz wykorzystać swoje cenne okręty, ich zapasy i załogi w sposób, który uznali za najbardziej racjonalny. Quebec leżał w widłach rzek Św. Wawrzyńca i Św. Karola (St. Charles). Tę dru-

[11] Liniowiec *Mercury*, na którym „instaluje" Cooka Eugeniusz Gołębiowski, nigdy nie istniał. Pisarz go sobie jednak nie wymyślił – liczba fałszywych biografii wielkiego odkrywcy (dzisiaj krążących także w internecie!) jest doprawdy imponująca.

[12] Jednostka ta, z reguły nazywana fregatą (Anglicy nie używali wtedy terminu *korweta*), była zaledwie małym 20-działowcem 6 rangi, z klasy pośredniej między „prawdziwymi" fregatami a slupami wojennymi.

Typowy dla około 1750 r. brytyjski slup dwumasztowy.





32-działowa fregata *Richmond*, która przekazała wiceadm. Saundersowi pierwsze wieści od wysuniętej eskadry kontradm. Durella.

gą – i tak całkowicie niedostępną dla większych jednostek pływających – zablokowali już wcześniej zagrodą z wielkich pni i ustawionymi na mieliznach dwoma uzbrojonymi hulkami. Do tego wielkim kosztem wyposażyli dziewięć[13] dużych branderów (największe miały ładowność od 400 do 500 ton), poświęcając na nie część z przybyłych w ostatniej chwili statków handlowych. Pozostałe odesłali, wraz z zapasami i kaperskimi jednostkami osłony, daleko w górę rzeki, aż do osiedla Batiscan, podczas gdy dwie fregaty królewskie[14] miały zatrzymać się trochę wcześniej, przy bystrzynach Richelieu. Intencją tego posunięcia było uzyskanie bezpiecznych magazynów dla miasta, nie narażonych na ogień artylerii przeciwnika. Prawie wszystkich członków załóg – wg raportu gubernatora 50 oficerów i 1200 marynarzy – zatrudniono do obsługi dział na wałach oraz obsadzenia pływających baterii, kanonierek, branderów, tratew itp. improwizowanych jednostek. Najwyższym rangą oficerem marynarki francuskiej w rejonie był nie bajkowy admirał de Lery, lecz *kapitan brandera* (to nie rzeczywista funkcja lecz stopień, dość pośledni) Jean Vauquelin. Chociaż umiejętności artyleryjskie marynarzy odegrały potem ważną rolę w obronie Quebecu, to brak silniejszych okrętów na górnym odcinku Rzeki Św. Wawrzyńca, w pobliżu miasta, okazał się znaczącym osłabieniem.

Nie znaczy to, że Francuzi całkiem zrezygnowali z ochrony szlaków zaopatrzeniowych, niezbędnych dla utrzymania twierdzy, lub z aktywnych działań na wodzie. Wręcz przeciwnie, pomysłowość obrońców w tym zakresie była godna podziwu. Obok licznych i różnorodnych branderów, przygotowali wiele oryginalnych konstrukcji, pośrednich między łodziami a tratwami. Można wśród nich wymienić płaskodenne baterie pływające o sześciokątnym kształcie, dalej *karkasjery* – czyli wielkie szalupy wyposażone w działa strzelające pociskami zapalającymi (karkasami), *jakobity* – tzn. jednodziałowe kanonierki o specyficznej budowie. Do szybkich ataków, dozorowania i komunikacji Francuzi chętnie korzystali z indiańskich canoe. Najbardziej nietypową konstrukcją, niestety bardzo słabo poświadczoną źródłowo, więc może wymyśloną tylko przez późniejszych dziejopisów, był półpodwodny brander! Miał on mieć postać trójkomorowego pływaka, zanurzanego do poziomu wody przez zalanie środkowego przedziału i obsługiwanego przez trzech ludzi, którzy trzymali na tym dziwolągu wyłącznie głowy i ramiona („reszta" służyła za napęd, zapewne z wykorzystaniem stylu żabki). Po dopłynięciu do nieprzyjacielskiego okrętu zapalano lont przymocowany do ładunku bojowego. Ci, którzy uważają, że taka jednostka w ogóle istniała, sytuują jej użycie (zakończone fiaskiem wskutek zamoknięcia lontu) na koniec czerwca 1759 r. Francuzi nie gardzili też pływającymi pułapkami. W sierpniu wysłali w dół rzeki osobliwy pojazd: szalupę z drewnianym „murem", w którym osadzono skierowane do wewnątrz krótkie rury, wypełnione starymi gwoździami oraz złomem żelaznym i ołowianym. W obramowaniu znajdował się rowek tworzący ścieżkę prochową, zapalaną lontem wolnotlącym. Kiedy zdziwiona załoga angielskiej łodzi strażniczej weszła na pokład nie pilotowanej przez nikogo jednostki, ładunki odpaliły, dokonując masakry nieostrożnych marynarzy. Przyszłe wypadki pokazały jednak, że klasyczne okręty wojenne, obsługiwane przez sprawne załogi, miały zdecydowaną przewagę nad wszystkimi pośpiesznie realizowanymi wynalazkami utalentowanych amatorów. Rezygnacja z użycia silnego zespołu fregat była znaczącym błędem obrońców.

Tymczasem główne siły wiceadmirała Saundersa, wraz z armią generała Wolfe'a, opuściły Louisbourg[15] w dniach od 4 do 6. 06. 1759. Imponującą armadę, liczącą w tym momencie 141 żaglowców (potem dołączyło kilkadziesiąt dalszych), podzielono organizacyjnie na trzy dywizjony – biały, czerwony i niebieski. Skład eskadry osłonowej był bardzo zróżnicowany – od flagowego trójpokładowca *Neptune* (okręt o tonażu 1798 ton, uzbrojony w 90 dział) po 4-działowy kuter *Rodney*. Wśród najmniejszych znajdował się 14/16-działowy slup *Porcupine*, wyróżniający się wyposażeniem w trzy maszty (w tych czasach – w przeciwieństwie do epoki napoleońskiej – większość slupów wojennych była jeszcze dwumasztowa) oraz dowódcą: protegowanym Saundersa, kapitanem[16] Johnem Jervisem, który miał w przyszłości zostać wybitnym admirałem, hrabią St Vincent. Tydzień później ekspedycja dotarła do Rzeki Św. Wawrzyńca, a 18 czerwca była u wyspy Bic, gdzie otrzymano pierwsze wiadomości od kontradm. Durella.

W tym momencie wiceadm. Charles Saunders podjął brzemienną w skutki decyzję, o której myślał zresztą od momentu wypłynięcia z Anglii. Zarówno admiralicja jak sam Wolfe oczekiwali od niego odprawienia w górę rzeki tylko transportowców i paru najlżejszych jednostek jako eskorty. Reszta eskadry miała pełnić straż przy wyspie Bic i na wodach zatoki, odcinając dostawy zaopatrzenia do Quebecu i chroniąc wojsko brytyjskie przed ewentualnym atakiem francuskiej floty, która mogłaby przybyć z odsieczą. Lecz Saunders inaczej sobie wyobrażał pełne wsparcie marynarki dla armii. Już u brzegów Hiszpanii samowolnie zmienił rozkazy admiralicji, odsyłając na Morze Śródziemne większy liniowiec i zatrzymując mniejszy, bardziej poręczny do działań na płytkich, zamkniętych wodach. Teraz wywnioskował z meldunków Durella, że jest mało prawdopodobne, aby Francja zdołała wyprawić na pomoc kolonii jakąś znaczącą eskadrę okrętów wojennych. Nakazał więc swoim liniowcom płynąć do Quebecu zaraz za transportowcami, fregatami i slupami, nie zważając na niebezpieczeństwa nawigacyjne. 23 czerwca napotkał u wyspy Coudres kotwiczącą tam eskadrę Durella. Przeniósł swą flagę na 64-działowy *Stirling Castle*[17] i z lekkimi siłami oraz dwoma innymi małymi liniowcami przeszedł przez osławiony kanał Traverse, dokładnie oznaczony przez Cooka. W tym trudnym zadaniu pomagali Anglikom schwytani wcześniej francuscy piloci, ważną rolę odegrali też doświadczeni szyprowie

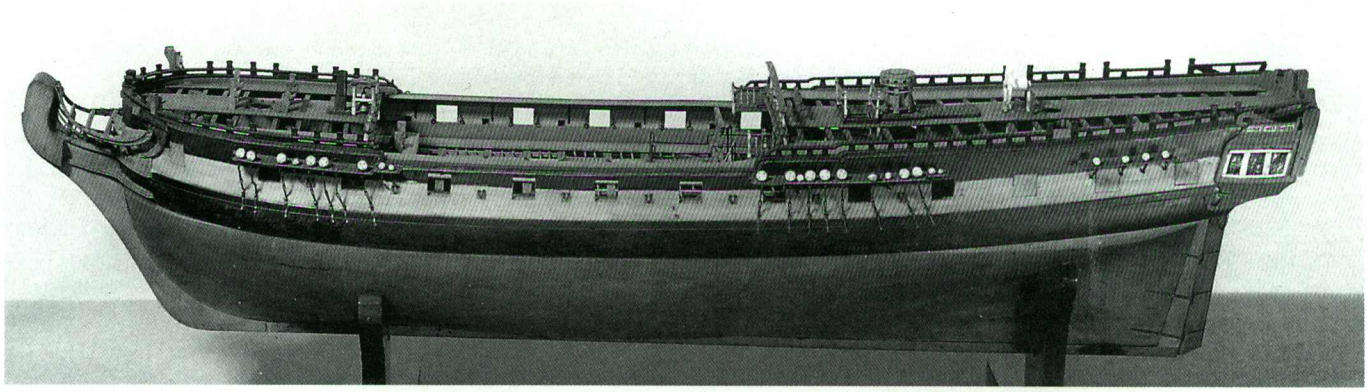
[13] Jeden z nich spłonął przypadkowo jeszcze przed przybyciem Anglików, a jednego nie zdążono ukończyć na czas. Na skutek szybkości posunięć Durella Francuzi nie zrealizowali też planu zablokowania Traverse osadzonymi na dnie okrętami.

[14] 30-działowa fregata *Pomone* z 1749 r. oraz 30/34-działowa *Atalante* z 1741.

[15] Przeszły tam z Halifaxu w połowie maja.

[16] *Commander*, co można też tłumaczyć na „komandor podporucznik". Dowództwo *Porcupine* objął 7 lipca.

[17] W owych czasach nazwę tę pisano również jako *Sterling Castle*.



28-działowa fregata typu *Unicorn*, do którego należały walczące pod Quebekiem *Trent*, *Lizard* i *Lowestoffe*. Szczególnie ta ostatnia odegrała ważną rolę, aktywnie działając na rzece powyżej miasta, gdzie nie dotarły żadne wymieniane przez pisarzy i amatorów historii okręty.

angielskiej marynarki handlowej. Znalazłszy się w południowej odnodze rzeki za Ile d'Orléans, dowódcy brytyjscy mogli swobodnie (z uwagi na pozycje obozu Montcalma, okopanego z całą armią pod Beauport, przy odnodze północnej) wysadzić desant na tej wielkiej wyspie i uczynić z niej główną bazę wypadową wojsk inwazyjnych. Durell pozostał przy Coudres z najcięższymi liniowcami, w tym wszystkimi trzema trójpokładowcami.

Kwestią marginalną z historycznego punktu widzenia, ale bardzo ciekawą z uwagi na metody dochodzenia do prawdy, jest sprawa flagowca wiceadm. Saundersa. Eugeniusz Gołębiowski uznał za taki liniowiec *Northumberland*, lokując na jego pokładzie rozmaite narady, pisanie listów itp. wymysły, które nigdy nie miały miejsca, co nie przeszkodziło w przepisaniu ich przez Kazimierza Dziewanowskiego, a w końcu (**czy aby na pewno na tym się skończy?**) przez Jarosława Wojtczaka. Punktem wyjścia była prawdziwa informacja z życiorysu Jamesa Cooka, o przejściu przez niego pod Quebekiem na pokład flagowego okrętu *Northumberland*, na życzenie Saundersa. Pisarz wyciągnął stąd pozornie logiczny wniosek, że flagowcem wiceadmirała był właśnie ten liniowiec, a reszta narzucała się „sama". Tymczasem stanowi to tylko dowód na niebezpieczeństwo posługiwania się zbyt skąpymi źródłami. Prawda jest bowiem całkowicie odmienna. Okrętem flagowym Saundersa był w tej ekspedycji trójpokładowiec *Neptune*. Ponieważ aktywny dowódca chciał się znajdować w samym sercu działań, gdzie tak wielki żaglowiec nie mógł dotrzeć, pod Quebekiem przeniósł swą flagę na mniejszy *Stirling Castle*, a w pewnych momentach przechodził na jeszcze skromniejsze jednostki, jak *Centurion* czy korweta *Hind*. Nigdy jednak nie trafił na *Northumberlanda*. Natomiast James Cook przez cały okres oblężenia miasta był nawigatorem na *Pembroke*. Kiedy po zdobyciu twierdzy angielska flota szykowała się do powrotu do Europy, Saunders pozostawił na wodach amerykańskich małą eskadrę, dowództwo której powierzył komandorowi Colville z okrętu *Northumberland*. Dzięki temu żaglowiec ten stał się istotnie jednostką flagową, lecz dopiero **po** bitwie o Quebec. W toku długiej kampanii admirał poznał wiedzę i talent Cooka. Wiedział, że zarówno dla pomyślności ubogiego nawigatora, jak i dla dobra Wielkiej Brytanii celowe jest pozostawienie go na tych mało jeszcze wtedy zbadanych akwenach. Wskazane też było przekazanie go pod rozkazy kogoś wpływowego, stąd decyzja o przeniesieniu na *Northumberlanda*. Podjęto ją i zrealizowano **po** kapitulacji miasta.

POCZĄTKI OBLĘŻENIA I NIEUDANE ATAKI OBU STRON

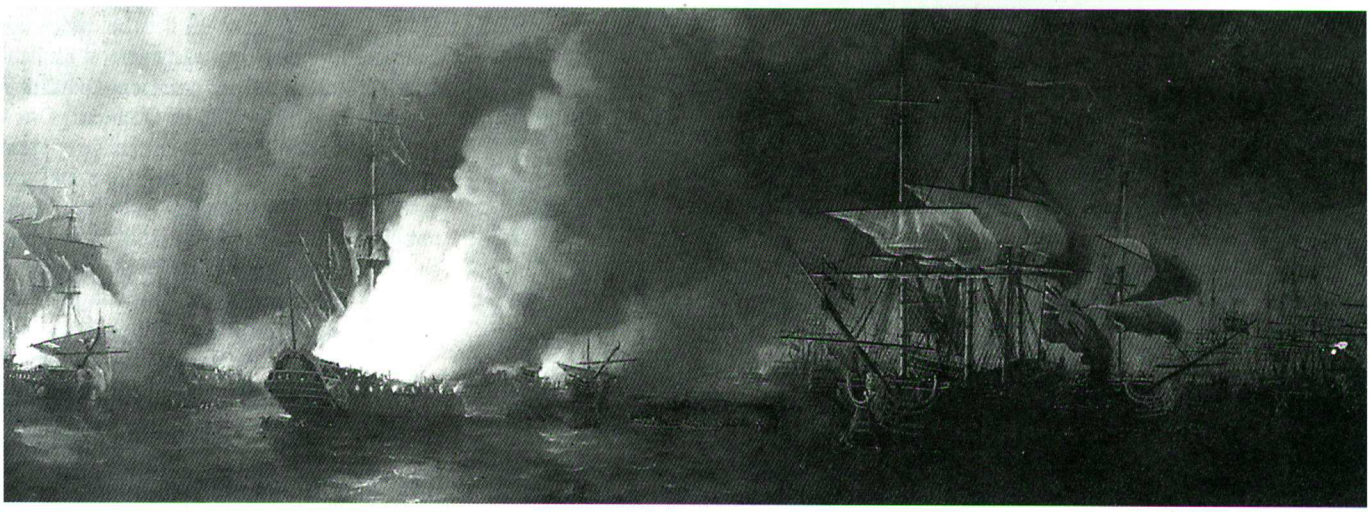
Dzięki determinacji Saundersa Brytyjczycy zapewnili sobie całkowite panowanie na podejściu wodnym do Quebecu, co umożliwiało swobodne przerzucanie wojsk i ostrzeliwanie francuskich pozycji. Francuzi zostali zaskoczeni śmiałością marszu angielskiej floty, ale nie zamierzali zrezygnować ze zmiany tej sytuacji. Najpierw pomogła im sama przyroda, bowiem w zakotwiczone u południowego brzegu Ile d'Orléans okręty eskadry Saundersa uderzył szkwał, powodując zamieszanie i przyczyniając poważnych strat – część transportowców została wyrzucona na brzeg, zniszczeniu uległo wiele łodzi i dwie jednostki pomocnicze. Potem, nocą 28 czerwca, do ataku ruszyło siedem dużych francuskich branderów. Brytyjczycy spodziewali się takiej próby i przygotowali flotylle łodzi strażniczych. Pomimo tego mogliby ponieść ciężkie straty, gdyby francuskiego dowódcy, bufonowatego kapitana Françoisa Delouchesa[18], nie opuściła w ostatniej chwili odwaga lub nie zawiodło rozeznanie sytuacji. Podpalił on swój okręt (co było sygnałem dla pozostałych załóg branderów) w chwili, gdy od najbliższego żaglowca przeciwnika dzieliło go jeszcze co najmniej pół mili, i umknął na brzeg[19]. W rezultacie zdyscyplinowani brytyjscy marynarze nie mieli większych problemów z odholowaniem wszystkich palących się jednostek na mielizny, gdzie spłonęły bez żadnego pożytku dla obrońców miasta, poza wywołaniem paniki u części żołnierzy Wolfe'a.

Następnego dnia, za namową Saundersa, generał Wolfe wysłał kilka oddziałów do zajęcia pozycji u przylądka Lévi (Lévis) na południowym brzegu rzeki. Krótka, choć krwawa walka zakończyła się zwycięstwem atakujących. Umożliwiło to przesunięcie floty na dużo lepsze miejsce,

[18] Nazwisko pisane też w wielu innych, zbliżonych formach. Syn komandora, sam był kapitanem transportowca, co w hierarchii marynarki wojennej stawiało go niżej od podporucznika.

[19] Nie pomogło poświęcenie dowódcy innego brandera, kapitana Duboisa de la Miltière, który tak długo sterował swą jednostką, że płomienie odcięły mu odwrót. Zginął wraz z dwoma członkami załogi.

Próba podpalenia okrętów brytyjskich przez wielkie francuskie brandery w nocy z 28 na 29 czerwca 1759 r.



przy zachodnim krańcu Ile d'Orléans, wprost u wejścia na obszerne rozlewisko[20] przed Quebekiem. Kontrposunięcie Francuzów, w postaci ataku (1.07.) kilku *jakobitów* czy uzbrojonych w pojedyncze działa pływających baterii, zostało odparte wspólnymi siłami artylerii armii i 28-działowej fregaty *Trent*, wspomaganych przez fregatę *Richmond* i liniowiec *Sutherland*. Jednak na lądzie widoki powodzenia przedstawiały się dla Anglików znacznie gorzej. Wolfe miał półtora raza mniej żołnierzy niż Montcalm, więc o żadnym regularnym oblężeniu, z pełnym okrążeniem twierdzy, nie mogło być mowy. Od strony Rzeki Św. Wawrzyńca dostęp do miasta – położonego na bardzo wysokim i stromym brzegu – wydawał się całkiem niemożliwy. Stosunkowo dogodne do ataku tereny na północnym wschodzie zostały przez Francuzów ufortyfikowane i obsadzone prawie całym zebranym wojskiem, a z trzech stron chroniły je wody różnych rzek. Natomiast panowanie na górnym odcinku głównej rzeki, powyżej Quebecu, umożliwiało obrońcom swobodny dostęp do zapasów przechowywanych razem z transportowcami. W kraju wygłodzonym po niezwykle ciężkiej zimie 1758/1759 r. i wyniszczonym rabunkową gospodarką miejscowych urzędników, miało to ogromne znaczenie.

[20] Ściśle biorąc jest to początek wielkiego estuarium Rzeki Św. Wawrzyńca.

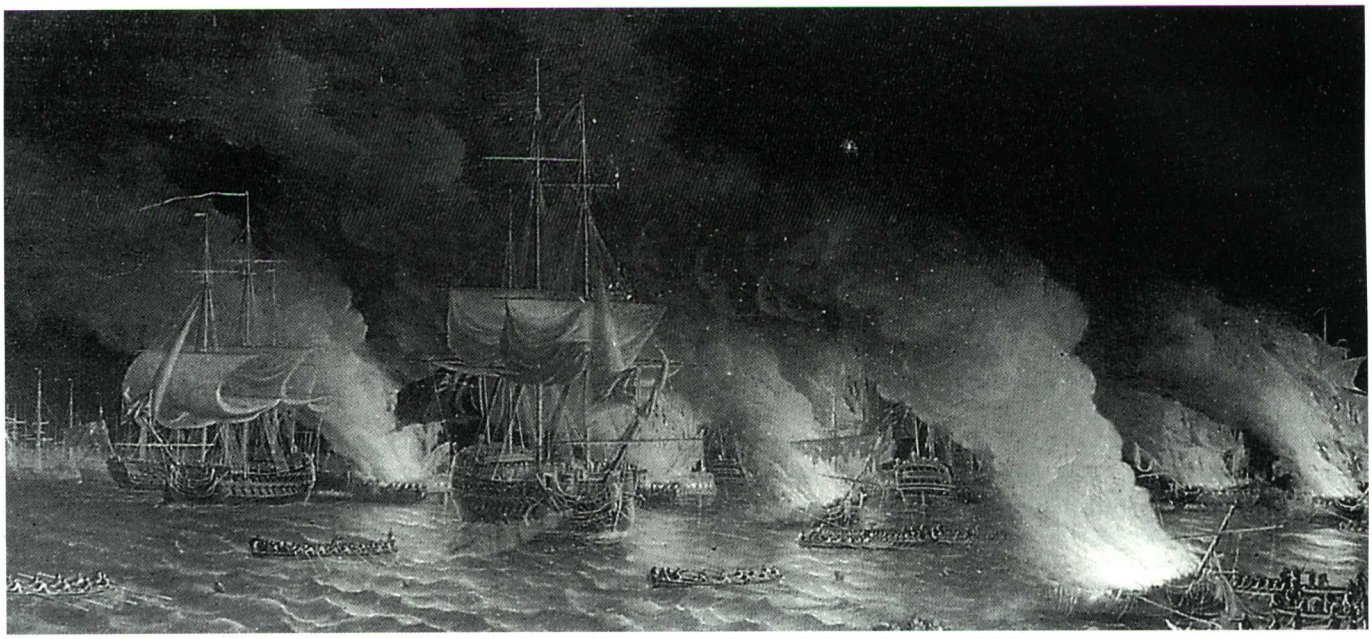
Przedstawiciel solidnie zbudowanych, chociaż z kiepskiego drewna, płaskodennych transportowców typu *cat*, których użyto na Rzece Św. Wawrzyńca (po wyposażeniu w parę dział) m.in. do ostrzeliwania umocnień na brzegach.

Pierwszego lipca Brytyjczycy zaczęli wznosić baterie w dość wysokim punkcie południowego brzegu, w miejscu zwanym Pointe des Pères. Rzeka w rejonie Quebecu była tu najwęższa, mierzyła poniżej 1000 m, a niemal dokładnie naprzeciw angielskich stanowisk wznosiła się francuska cytadela. Równocześnie Saunders wezwał kontradm. Holmesa (dotąd znajdującego się przy eskadrze Durella), aby z czterema liniowcami dołączył do zespołu pod twierdzą. Ostatecznie, do końca sierpnia, wiceadmirał zgromadził przy sobie aż 11 okrętów liniowych i piechotę morską ze wszystkich jednostek ekspedycji. Jedenaście liniowców kontradm. Durella zajęło tymczasem różne pozycje między wschodnim krańcem Ile d'Orléans a wyspą Coudres (większość – 7 sztuk – kotwiczyła przy wysepce Madame). Spośród mniejszych żaglowców wojennych mniej więcej połowa stacjonowała pod Quebekiem, sześć rozmieszczono wzdłuż szlaku wodnego od sił głównych do wyspy Bic, cztery patrolowały Zatokę Św. Wawrzyńca i utrzymywały łączność z Louisbourgiem. Tymczasem generał Wolfe, gnębiony atakami chorób i depresją z powodu nieprzystępności francuskich linii obronnych, próbował rozmaitych koncepcji ofensywy i rozdzielił swoje wojska na trzy grupy. Do już wcześniej urządzonych obozów – na wyspie Orléans oraz na południowym brzegu rzeki naprzeciwko Quebecu – doszedł 9 lipca trzeci, na północy, oddzielony od armii Montcalma rzeką Montmorency. Desant osłaniały ogniem dwa małe okręty – slup *Porcupine* Johna Jervisa oraz uzbrojony statek (bryg) *Boscawen*[21], które odważyły się wpłynąć na wschodni odcinek kanału północnego, uważanego przez Francuzów za żeglowny tylko dla indiańskich canoe. W sumie jednak takie rozproszenie sił brytyjskich groziłoby klęską w obliczu przeważającego liczebnie przeciwnika, gdyby nie zdolność floty do natychmiastowej dyslokacji oddziałów oraz udzielenia wsparcia przez kilkanaście tysięcy marynarzy i piechurów morskich.

Natomiast obrońcy skorzystali ze swego panowania na rzece powyżej miasta dla przerzucenia wojsk mających uderzyć w reduty przy Pointe des Pères. Użyte do tego nieregularne oddziały, liczące od 1500 do 2000 uzbrojonych cywilów, członków milicji i Indian, pod dowództwem oficera sił kolonialnych, Jeana-Daniela Dumasa (1721-1794), ruszyły do ataku 13 lipca w dwóch kolumnach. Ostrzelały się wzajemnie w ciemnościach jeszcze przed nawiązaniem kontaktu z Brytyjczykami i zawróciły do Quebecu[22]. Dzień wcześniej ciężkie 32-funtówki okrętowe (sześć sztuk) i 13-calowe moździerze (pięć sztuk), zainstalowane na umocnieniach Pointe des Pères, rozpoczęły ostrzeliwanie miasta, doprowadzając po pewnym czasie do całkowitego zniszczenia

[21] Wg niektórych źródeł, mniej pewnych, nie *Boscawen*, lecz bardzo podobny *Halifax*.

[22] Wersja przyjęta przez Jarosława Wojtczaka, wg której Francuzi odnieśli w tej ekspedycji sukces, jest wyssana z palca. Przeczą jej pamiętniki oficerów z Quebecu, zachowane listy Montcalma (w których pociesza Dumasa) oraz inne francuskie dokumenty. Indianie i francuscy Kanadyjczycy byli mistrzami działań podjazdowych i wygrali w 1759 r. większość podobnych potyczek, lecz akurat nie tę.



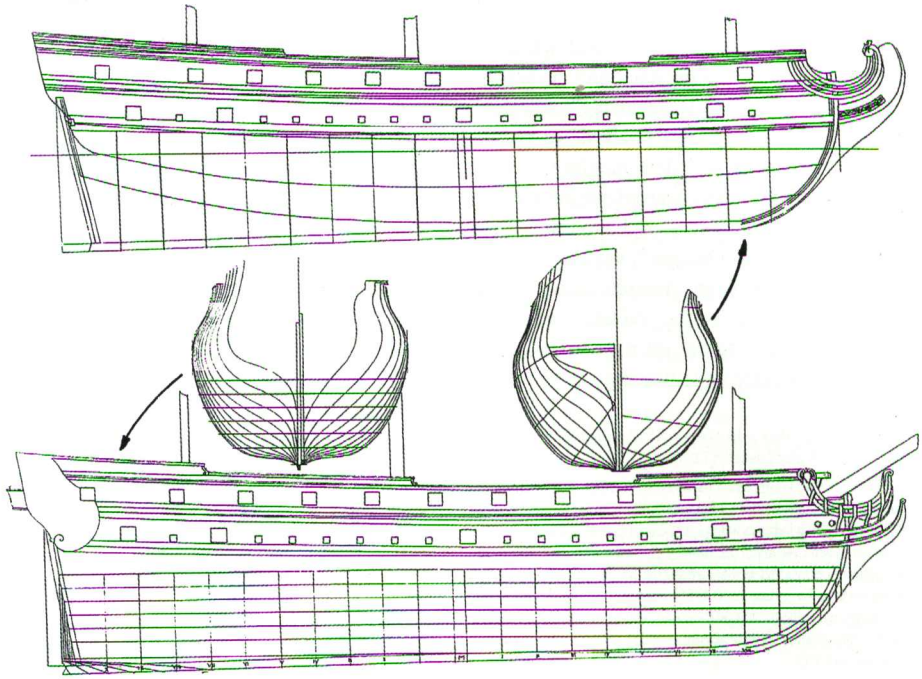
Inna, pełna ekspresji wizja czerwcowego ataku francuskich branderów pod Quebekiem w 1759 r.

jego niżej położonej części. Przede wszystkim jednak umożliwiły Saundersowi skierowanie kilku okrętów na wody powyżej twierdzy. Osiemnastego lipca rozpoczęło się pierwsze forsowanie przejścia pod Quebekiem, które mogłoby odpowiadać tak plastycznie opisanemu przez Eugeniusza Gołębiowskiego, gdyby nie to, że największą jednostką biorącą w nim udział był 50-działowy *Sutherland*, a resztę dywizjonu tworzyły dwa transportowce, fregata *Diana* (32 działa), korweta *Squirrel* (20) i dwa uzbrojone slupy. Ponadto na pokładach nie znajdowała się ani cała armia Wolfe'a, ani nawigator James Cook. Rzeczywistym odzwierciedleniem kłopotów fikcyjnego *Monmoutha*, aczkolwiek daleko nie tak dramatycznym jak w baśniowych relacjach Wojtczaka i Gołębiowskiego, był los fregaty *Diana*, która pod ostrzałem z francuskich dział utkwiła na mieliźnie. Zdołano ją ściągnąć na głębszą wodę dopiero po wielu godzinach, a odniesione uszkodzenia zmusiły do odesłania tego żaglowca na remont do Bostonu.

ZMIANA SYTUACJI OPERACYJNEJ, TAKTYCZNA STAGNACJA

Wpłynięcie okrętów brytyjskich na górny odcinek Rzeki Św. Wawrzyńca zmieniło możliwości obu stron. Aby utrzymać połączenie ze swoimi transportowcami i zapobiec lądowaniu Anglików na północnym brzegu powyżej Quebecu, Francuzi musieli oddelegować poważne siły lądowe, dowodzone początkowo przez Dumasa, potem przez Bougainville'a. Dostawy zapasów do miasta drogą wodną, najłatwiejsze i najszybsze, stały się odtąd prawie nierealne. Natomiast generał Wolfe uzyskał możliwość ataku na twierdzę od zachodu. Jednak, pomimo poważnie zaawansowanych przygotowań do takiego natarcia, poznając niedostępność terenu, widząc czujność obrońców (którzy w wielu miejscach wzdłuż rzeki wznieśli nowe stanowiska dział) i obawiając się zarówno nadmiernego rozdzielenia swych oddziałów, jak znalezienia w kleszczach zespołu Bougainville'a i reszty armii Montcalma, zmienił zamiar. Działania w górze rzeki miały zmienić się w dywersję, służącą do zmylenia francuskiego dowódcy, a jako główny kierunek uderzenia wybrano atak od strony obozu nad Montmorency. Zanim do niego doszło, kolejny ruch wykonali Francuzi. Nocą 28.07. skierowali przeciwko brytyjskiej flocie pomysłowo przygotowany zespół branderów, składający się z około setki połączonych łańcuchami tratew i szalup, wypełnionych wszelkimi możliwymi materiałami zapalającymi i wybuchowymi. W wyniku takiej konstrukcji całość stanęła w ogniu w ciągu jednej minuty, wzbudzając prawdziwą grozę wśród Anglików. Długa na około 180 m płonąca zapora nie wyrządziła żadnej szkody dzięki czujności i zręczności angielskich marynarzy, ale poważnie zaniepokoiła Saundersa i Wolfe'a. Generał wysłał do Montcalma bardzo mało dżentelmeńskie ostrzeżenie, że następna próba tego rodzaju spowoduje skierowanie branderów wprost na transportowce z francuskimi jeńcami.

Wycofanie francuskich fregat *Pomone* (u góry) i *Atalante* (plan innej jednostki tego typu) daleko w górę rzeki zapewniło im doraźne bezpieczeństwo, lecz osłabiło obronę Quebecu.



Atak wojsk generała Wolfe'a pod Montmorency i Beauport, przeprowadzony ostatniego dnia lipca, zakończył się dotkliwą porażką Brytyjczyków i ich ciężkimi stratami. Nie pomogło pełne poświęcenia współdziałanie okrętów[23] – sam wiceadmirał Saunders, który przeniósł tymczasem swoją flagę na 50-działowiec *Centurion*, osłaniał ogniem lądowanie części oddziałów, a tuż przy brzegu strzelały do Francuzów dwa uzbrojone transportowce o niewielkim zanurzeniu (*Three Sisters* i *Russel*), specjalnie osadzone na mieliznach. Montcalm, jeden z najwybitniejszych taktyków tamtej epoki, nie dał się zwieść żadnym podstępom Wolfe'a i odniósł łatwe zwycięstwo, które jednak prawie w niczym nie zmieniło sytuacji obu stron, poza czasowym zwarzeniem stosunków między brytyjskim generałem a brytyjskim admirałem.

[23] Aczkolwiek James Wolfe, szukając winnych swojej porażki, oceniał to współdziałanie jako zdecydowanie niewystarczające!

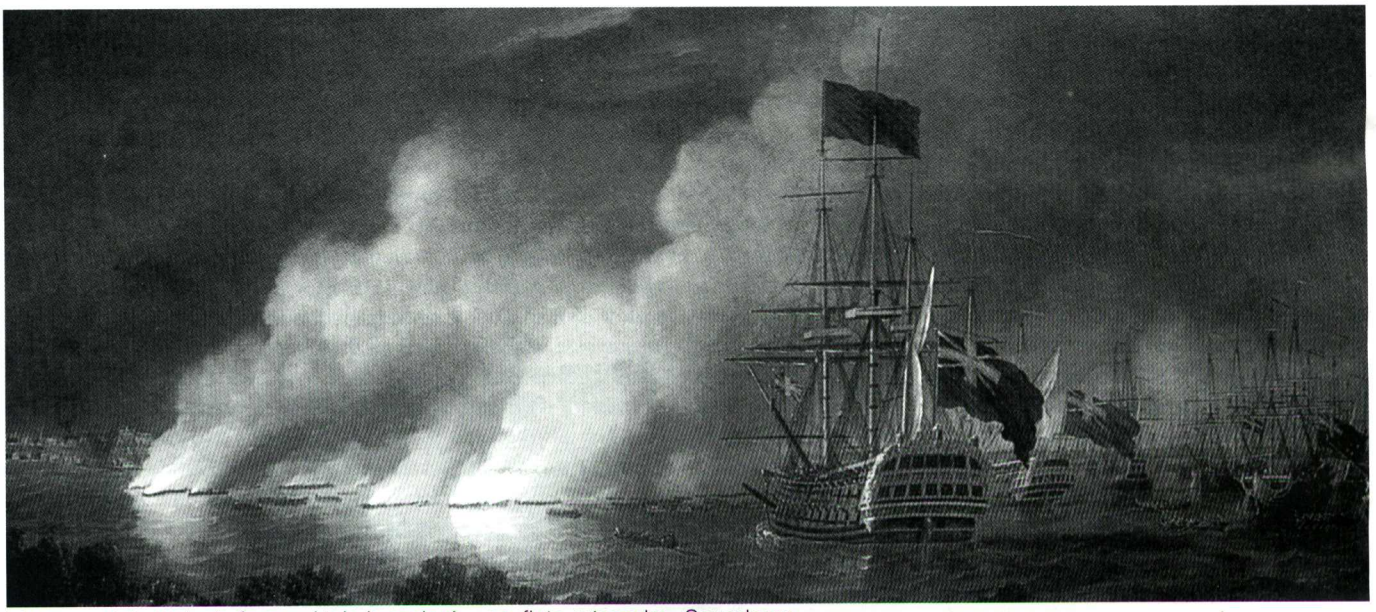
Nie potrafiąc pokonać przeciwnika na wybranych przez niego i umocnionych pozycjach, Wolfe wzmógł wysiłki dla wywabienia go w inne miejsce. Z powodu utrzymujących się przeciwnych wiatrów wiceadm. Saunders przez długi czas nie mógł spełnić życzenia naczelnego dowódcy armii, aby wzmocnić eskadrę żaglowców stacjonującą na zachód od Quebecu. Wysłał tam jednak 5.08. flotyllę 20 dużych, płaskodennych łodzi, a komendę nad całością sił „morskich" powierzył kontradm. Holmesowi. Grupę uderzeniową stanowić miało 1200 żołnierzy brygadiera Murraya. Anglicy nie zdołali dotrzeć do odholowanych daleko w górę rzeki nieprzyjacielskich transportowców, a ich dwukrotnie próby lądowania na północnym brzegu zostały mistrzowsko odparte przez 1600 ludzi Bougainville'a. Lecz raz jeszcze uwidoczniła się przewaga szlaku wodnego nad lądowym. Holmes upozorował kolejny desant w jednym miejscu i zwabił Francuzów, podczas gdy Murray wyszedł na brzeg zupełnie gdzie indziej i zdążył zniszczyć magazyn z cennymi zapasami dla armii oraz wziąć jeńców. Ta drobna porażka Francuzów pogorszyła ich perspektywy przetrwania oblężenia w przyszłości, ale na razie w niczym nie rozwiązała głównego problemu Wolfe'a. Montcalm nadal nie zamierzał ruszać się z niezdobytych pozycji na północny wschód od Quebecu i pokładał jeszcze większą ufność w skuteczną obronę zachodnich klifów przez Bougainville'a. Sytuacja wyglądała na patową. Natomiast francuskie fregaty wojenne i korsarskie, praktycznie pozbawione załóg, nie mogły wykorzystać swego dużego potencjału. Opracowano plan zaatakowania przy ich pomocy eskadry brytyjskiej działającej najdalej na południu i rozpoczęto przygotowania. Dołączenie z końcem sierpnia (zob. dalej) następnych żaglowców angielskich przekreśliło te zamiary[24]. Tymczasem wizja zbliżającej się zimy, a wraz z nią konieczności opuszczenia przez okręty Royal Navy rzeki zamarzającej na całe miesiące, stawała się coraz wyraźniejsza. Depresja Wolfe'a i ataki jego chorób sięgnęły apogeum, do czego przyczyniał się też wrogi stosunek do naczelnego wodza wielu wyższych oficerów armii oraz pogorszenie relacji z wiceadm. Saundersem.

PRZEŁOM, WIELKA BITWA I DZIAŁANIA POZOROWANE

Zmiana wiatru umożliwiła w końcu Saundersowi wprowadzenie na górny odcinek rzeki, powyżej Quebecu, kolejnych żaglowców. W końcu sierpnia przedostały się tam: fregata *Lowestoffe*[25] (28 dział), korweta *Seahorse* (24), slup wojenny *Hunter* (10), trzy uzbrojone slupy, szkuner i cztery transportowce. Wolfe zwiększył liczbę dział w baterii przy Pointe des Pères do 39 sztuk kosztem umocnień nad rzeką Montmorency. Na początku września Dolne Miasto leżało już w gruzach, zniszczenia w Górnym były poważne. Pozorując przygotowania do następnego ataku na obóz Montcalma w Beauport, udało się Anglikom, znowu dzięki flocie, wycofać bezpiecznie wszystkich żołnierzy z obozu nad Montmorency. Niemal całe wojsko Wolfe'a skoncentrowano powyżej ujścia rzeki Etchemin, na południowy zachód od Quebecu. W odpowiedzi Montcalm wzmocnił nieco siły na północno-zachodnim wybrzeżu: oprócz lotnej kolumny Bougainville'a wydzielono mniejsze oddziały, które miały strzec wszystkich ważnych miejsc, gdzie mogliby uderzyć Brytyjczycy. Lecz spory kompetencyjne z gubernatorem, formalnie nadal odpowiedzialnym za bezpieczeństwo całej kolonii[26], wprowadziły nieład w organizację obrony. Ponadto markiz Montcalm, nadaremnie zwodzony od tak dawna przez przeciwnika, utrzymywał się w przekonaniu, że Wolfe nie podejmie się szaleńczego ataku na pionowe brzegi pod ogniem żołnierzy Bougainville'a i artylerii. Podejrzewał raczej lądowanie gdzieś bardzo daleko na zachód, dla przecięcia linii komunikacyjnych z Montrealem, albo kolejne uderzenie pozorowane, dla wywabienia go z obozu, a następnie pośpieszny powrót na łodziach i okrętach – z prądem i wiatrem – pod Beauport. Dlatego nie ruszył wcale większości swych sił.

7 września Wolfe załadował żołnierzy na 22 jednostki pływające (głównie łodzie) i ruszył w górę rzeki. Bougainville dobrze pilnował wszystkich punktów dogodnych do wysadzenia desantu, zatem Brytyjczycy zawrócili. Nie doszło do lądowania na północnym brzegu, lecz dało się zauważyć, że zmęczeni żołnierze francuscy, którzy w ciągłych marszach wzdłuż wybrzeża zniszczyli obuwie, nie są już w stanie nadążyć za szybkimi ruchami łodzi **z prądem**. Na życzenie angielskiego generała Holmes wielokrotnie kierował część swych okrętów daleko w górę Rzeki Św. Wawrzyńca i wabił za sobą wyczerpane oddziały Bougainville'a. Tymczasem pewnej nocy Wolfe popłynął nieoczekiwanie w przeciwną stronę, w głębokiej ciszy, popychany prądem. O świcie 13 września 1759 r. wysadził wojska w małej zatoczce Foulon, u stóp urwistego zbocza, pozornie niedostępnego i na dodatek strzeżonego. Wspięcie się na ten stok, spędzenie oddziałów wartowniczych oraz stoczenie decydującej bitwy na płaskowyżu zwanym Błoniami (czy Równiną albo Wzgórzami) Abrahama z pośpiesznie i w nieładzie przeprawionymi przez Rzekę Św. Karola żołnierzami Montcalma, nie należą do morskiej części tej historii. Dość powiedzieć, że w walce, w której zginęli obaj naczelni dowódcy, Anglicy odnieśli walne zwycięstwo, resztki francuskich wojsk pierzchły razem z gubernatorem, a garnizon Quebecu zgodził się poddać 17 września, przy czym kapitulacja została podpisana następnego dnia.

Jednak losy bitwy mogłoby się potoczyć zupełnie inaczej, gdyby Bougainville z bitnymi i dobrze wyszkolonymi żołnierzami wyszedł na tyły wykrwawionej armii brytyjskiej, biorąc ją w kleszcze, do czego nie doszło tylko dzięki wywalczo-

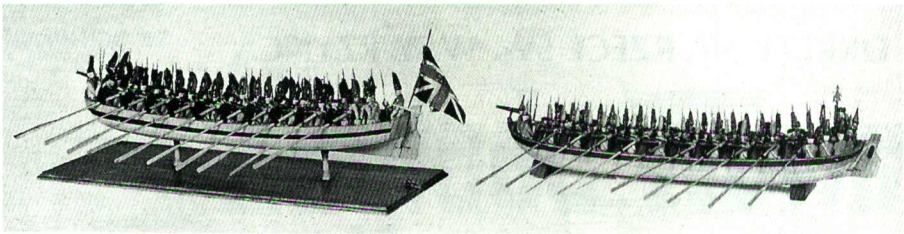


Lipcowy atak małych francuskich branderów na flotę wiceadm. Saundersa.

[24] Nie uniknięto jednak strat. Francuski wartownik zranił ciężko, przez pomyłkę, kapitana korsarskiej fregaty, jedna taka jednostka rozbiła się na mieliźnie, a 18 francuskich marynarzy utonęło w bystrzynach Richelieu.

[25] Pisownia prawidłowa dla połowy XVIII w. Jednak w dokumentach z epoki też jako *Lowestoft* i *Lowestoff*.

[26] Nakładanie się kompetencji najwyższych urzędników było typowe dla ustroju Nowej Francji. Gubernator kolonii sprawował teoretycznie zwierzchnią władzę cywilną i wojskową nad wszystkimi. Lecz w wielu sprawach cywilnych decydujący głos miał intendent. Kiedy zaś Bougainville przywiózł w maju awans dla Montcalma na stopień generała-porucznika (z datą 20.10.1758), oznaczało to objęcie przez tego ostatniego naczelnego dowództwa nad armią, niezależnego już od gubernatora, ponieważ bezpośrednią władzę „poruczał" takiemu generałowi sam król.



Specjalne łodzie desantowe typu używanego przez Anglików pod Quebekiem w 1759 r.

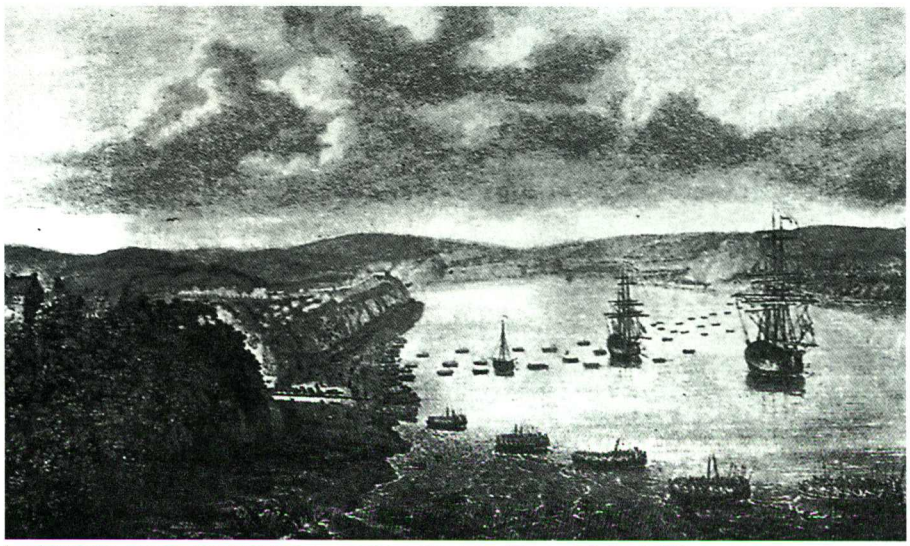
nemu przez Brytyjczyków panowaniu na wodach rzeki i wielkiej mobilności jednostek pływających. Nawet gdy w końcu nadciągnął, miał jeszcze szansę na pomyślny atak, lecz musiał odstąpić wobec przygotowanych pośpiesznie umocnień polowych, na które marynarze nadludzkim wysiłkiem wciągnęli przywiezione w łodziach działa. Znakomita organizacja desantu przez przebywającego na flagowym okręcie *Sutherland*[27] (w końcowej fazie na fregacie *Lowestoffe*) kontradm. Holmesa i wielu podległych mu oficerów zapewniła generałowi Wolfe skoncentrowanie w decydującym momencie wszystkich sił, których nie sposób było przetransportować w jednym rzucie.

Ponadto generał Montcalm nie zwlekałby tak długo z opuszczeniem obozu pod Beauport, gdyby ruchy pozostałych okrętów Saundersa nie utrwalały w nim przekonania o mającym wkrótce nastąpić ataku w tym miejscu. Nawet kiedy było już jasne, że jednak został wyprowadzony w pole (chociaż do końca nie wiedział, czemu nie widać nigdzie Bougainville'a), uległy panice gubernator pozbawił go części żołnierzy, zwiedziony manewrami brytyjskiej eskadry.

W tym właśnie momencie kampanii lokuje Jarosław Wojtczak fikcyjny opis, w oryginale autorstwa Eugeniusza Gołębiowskiego, zacytowany na początku. Jednak w noc i wczesnym rankiem przed bitwą na Błoniach Abrahama eskadra Saundersa wykonywała jedynie działania pozorowane, z natury rzeczy nie mogły więc mieć one nawet w przybliżeniu tak dramatycznego przebiegu. Około północy z 12 na 13 września Montcalm otrzymał meldunki o ruchach brytyjskich okrętów między wyspą Orléans a przylądkiem Lévi. Zdawały się one szykować do wysadzenia poniżej Quebecu desantu wojsk stacjonujących w tych punktach. Saunders wsadził do łodzi wszystkich żołnierzy piechoty morskiej, jakich miał do dyspozycji, podczas gdy okręty admirała krążyły po wodach kanału, sugerując przygotowania do ostrzału francuskich pozycji. Ponieważ piechurzy morscy byli umundurowani i uzbrojeni jak regularna armia (w niczym nie przypominali marynarzy), markiz dał się zwieść. Zapewne nie przyszłoby to Anglikom tak łatwo, gdyby nie potwierdzało wcześniejszych spekulacji francuskiego dowódcy. Generał Montcalm nie znał aktualnej siły oddziałów brytyjskich pozostających w obozach u przylądka Lévi oraz na Ile d'Orléans (w rzeczywistości stały tam teraz niemal puste namioty) i nadal podejrzewał, że głównym celem nieprzyjacielskiego ataku będzie Beauport. O świcie 13 września sytuacja wyglądała tak samo, aż do momentu usłyszenia pierwszych strzałów znad zatoczki Foulon. Nie było tu więc miejsca na żadne forsowania przejścia „całą flotą, wraz z najcięższymi okrętami", Francuzi nie mogli „skupić swojego ognia na *Northumberlandzie*", ponieważ żaglowiec ten nigdy nie przesunął się powyżej wschodniego krańca wyspy Orléans i nie wszedł w zasięg dział obrońców, nikt nie „zrył pociskami stanowisk francuskich pod Beauport"[28] i nie obracał w „ruiny cytadeli w Quebecu". Ostatnich salw nie wystrzeliły „idące na końcu kolumny dwa okręty liniowe *Gwyn* i *Chudleigh*", bowiem żadnych salw w ogóle wtedy nie oddano, zaś Royal Navy **ani wówczas, ani nigdy nie miała jakichkolwiek okrętów o takich nazwach**. Do pełni „szczęścia" osoba odpowiedzialna w Bellonie za ilustracje do książki „Quebec 1759" dołączyła fragment bardzo słynnego obrazu Nicholasa Pococka i zatytułowała go: „Brytyjskie okręty na Rzece Św. Wawrzyńca", co było zabiegiem – nie waham się użyć tego słowa – bezczelnym. Bowiem oryginalny tytuł brzmi „Okręty Nelsona", miejsce można by uznać za fikcyjne (do takiego spotkania naprawdę nigdy nie doszło), gdyby w tle nie ukazano angielskiego Portsmouth, a z przedstawionych na całym obrazie pięciu liniowców związanych z imieniem słynnego admirała, nie tylko **żaden nie pływał po Rzece Św. Wawrzyńca**, ale żaden nawet nie istniał w 1759 roku[29]!

Jednak okręty liniowe Saundersa miały jeszcze do odegrania w tej kampanii jeden akord. Natychmiast po bitwie obu armii wiceadmirał posłał na Wzgórza Abrahama wszystkie 24-funtówki i ciężkie 12-funtówki (wraz z amunicją), dla których znalazł środki transportu. Ostatecznie marynarze mogli się poszczycić wywindowaniem na płaskowyż ponad 100 dział i moździerzy, gotowych do zniszczenia murów Quebecu w razie dalszego oporu. 17 września siedem liniowców popłynęło przez rozlewisko Rzeki Św. Wawrzyńca, zbliżając się do dolnej części miasta na odległość strzału, **bez otwierania ognia**. Obrońcy, zagrożeni z tylu stron, wygłodzeni i pozbawieni nadziei na realną pomoc, skapitulowali.

Współczesny biograf generała Jamesa Wolfe'a napisał: „Śmierć Wolfe'a pozbawiła armię [brytyjską] ostatniego z obiecujących młodych generałów. Nie było nikogo, kto mógłby ich zastąpić. Zdobycie Quebecu, przez podcięcie korzeni francuskiej dominacji w Ameryce, położyło podwaliny pod Deklarację Niepodległości; śmierć Wolfe'a w bitwie przesądziła o tym, że nie znalazł się brytyjski generał o porównywalnych zdolnościach, który mógłby [wkrótce] stawić czoła Waszyngtonowi[30]. Gdyby Wolfe poniósł w 1759 r. pod Quebekiem porażkę, Kanada i Stany Zjednoczone Ameryki, takie jakie znamy dzisiaj, mogłyby nigdy nie zaistnieć"[31].



Lądowanie wojsk brytyjskich w zatoce Foulon 13 września 1759 r.

Armia angielska nie odniosłaby zwycięstwa w opisywanej kampanii bez znakomitego współdziałania floty i bez równoczesnego wywalczenia panowania na morzach. Nawet więc uwzględniając pewną przesadę wyżej cytowanych twierdzeń[32], nie sposób zaprzeczyć, że była to jedna z tych chwil w historii, kiedy marynarka wojenna znacząco wpłynęła na losy świata.

ILUSTRACJE ZACZERPNIĘTO Z: *„PICTURE OF SHIP-MODELS", LONDON 1953, TIMOTHY WILSON „FLAGS AT SEA", LONDON 1999, ROBERT GARDINER „THE FIRST FRIGATES", LONDON 1992, ROBERT GARDINER (RED.) „THE LINE OF BATTLE", LONDON 1992, NICHOLAS TRACY „NELSON'S BATTLES", LONDON 1996, BERNARD IRELAND „NAVAL WARFARE IN THE AGE OF SAIL", NEW YORK 2000, ROBIN REILLY „WOLFE OF QUEBEC", LONDON 2001, JEAN BOUDRIOT „LA FRÉGATE. MARINE DE FRANCE 1650-1850", PARIS 1992.*

[27] W trakcie przesuwania się w górę rzeki flagę tego admirała przeniesiono już z bezanmasztu 74-działowego *Dublina* na 64-działowego *Captaina*, lecz 50-działowiec *Sutherland* był **największą jednostką**, jakiej udało się przedostać powyżej Quebecu.

[28] Aczkolwiek w toku tej kampanii zdarzały się próby bombardowań francuskich pozycji lądowych przez okręty brytyjskie, kończące się na ogół bez większych sukcesów i strat.

[29] Pod najstarszy, *Victory*, położono wówczas stępkę, pozostałe zbudowano kilkadziesiąt lat później.

[30] Na razie, podczas tej wojny, Jerzy Waszyngton walczył w szeregach brytyjskich.

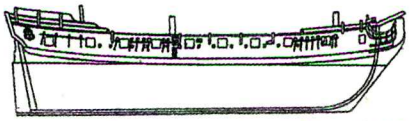
[31] Robin Reilly, „Wolfe of Quebec", London 2001 (pierwsze wydanie w 1960).

[32] Zwłaszcza w aspekcie osobowym. Obecnie ocena talentów wojskowych tak Wolfe'a jak Montcalma jest przedmiotem znacznych kontrowersji. Obowiązujący do niedawna pogląd o spotkaniu się dwóch geniuszy militarnych jest aż nazbyt często i chętnie zamieniany na schemat starcia dwóch kiepskawych generałów.

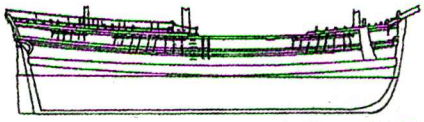
PRAWDZIWE OKRĘTY NA RZECE ŚW. WAWRZYŃCA

płaskodenne łodzie desantowe; Portneuf w górze rzeki, wybrzeża pod Beauport i Montmorency

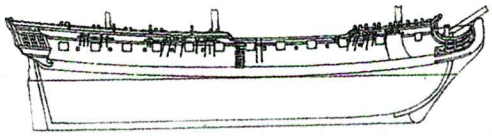
uzbrojony slup transportowy *Good Intent*; ujście Rzeki Jacquesa Cartiera



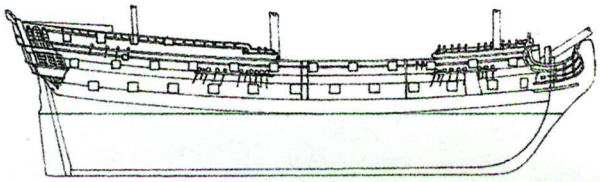
slup wojenny *Porcupine* (16); kanał północny, na pn.-wschód od Montmorency



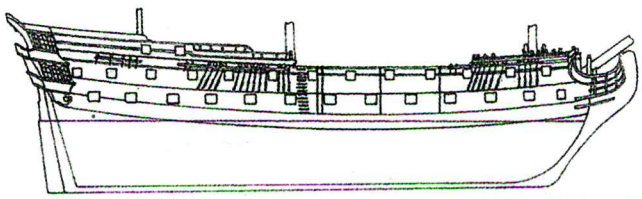
uzbrojone statki płaskodenne (*caty*) *Russel* i *Three Sisters*; mielizny pod Montmorency i Beauport



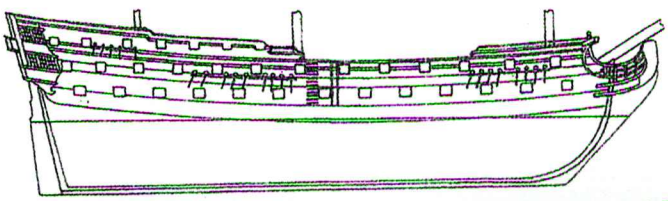
korweta *Squirrel* (20); zachodnie okolice Pointe aux Trembles



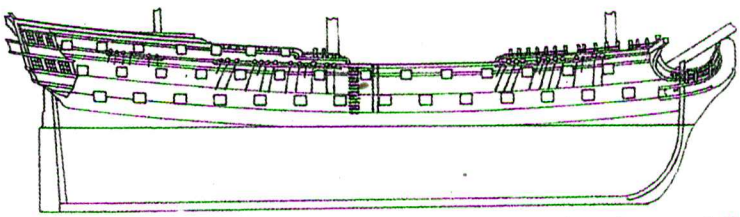
dwupokładowiec *Sutherland* (50); od Quebecu do Pointe aux Trembles



dwupokładowiec Centurion (50, ex-60); kanał północny, okolice ujścia Montmorency



dwupokładowice *Captain* i *Stirling Castle* (po 64); w zasięgu strzału od Beauport



dwupokładowice *Dublin* i *Shrewsbury* (po 74); u wejścia na rozlewisko przed Quebekiem

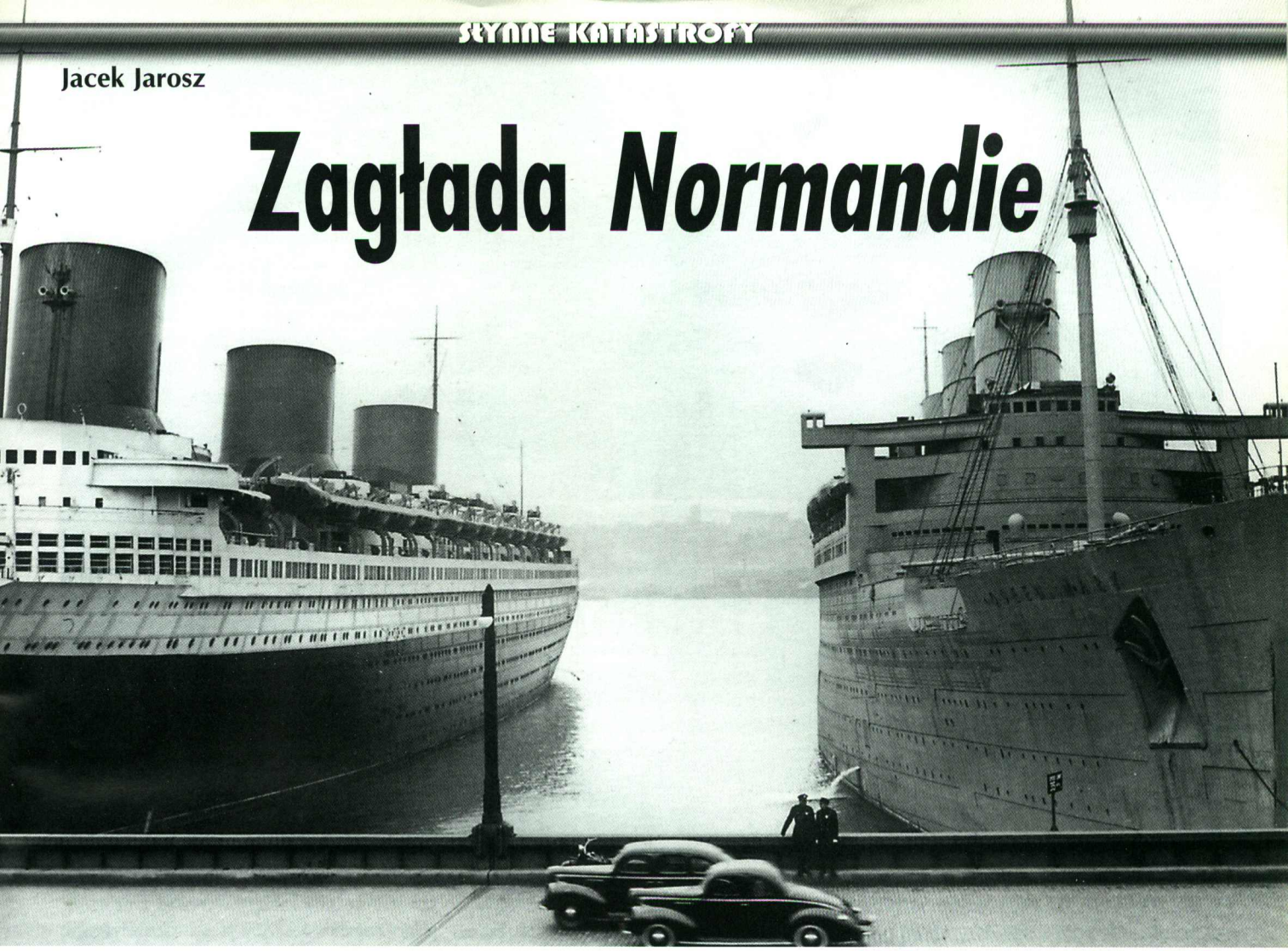
trójpokładowiec *Royal William* (84, ex-100); przy wschodnim krańcu Ile d'Orleans

Rys. K. Gerlach

W miarę płynięcia eskadr brytyjskich w górę Rzeki Św. Wawrzyńca, zwężające się kanały i malejąca głębokość limitowały wielkość okrętów, które mogły tam dotrzeć. Oto największe jednostki operujące w konkretnych miejscach w czasie kampanii 1759 r.

Jacek Jarosz

Zagłada *Normandie*



Początek 1942 r. lub wcześniej – nowojorscy policjanci pilnują *Normandie* i *Queen Mary*.

Normandie przemianowany na _Lafayette_ pod koniec grudnia 1941, według wstępnych założeń 14 lutego następnego roku miał wypłynąć w rejs do Bostonu, gdzie planowano dokonać załadunku części wyposażenia i prowiantu oraz zaokrętować na jego pokład około 10 tys. żołnierzy. Mający nosić sygnaturę AP 53 nowy transportowiec wojska US Navy pod dowództwem komandora Roberta C. Comana miał ich przewieźć do Wielkiej Brytanii. Do 1 lutego 1942 roku zamierzano zakończyć prace związane z konwersją statku w Nowym Jorku oraz jego wyposażeniem. Jednak 6 tego miesiąca termin gotowości jednostki przełożono na 28 lutego.

9 lutego po południu na stojącej przy północnej stronie pirsu nr 88 (Pier 88) portu nowojorskiego jednostce wciąż trwały prowadzone przez pracowników firmy Robins Drydock & Repair Company intensywne prace polegające głównie na dostosowaniu wnętrz byłego transatlantyka do pełnienia funkcji szybkiego transportowca dla kilkunastu tysięcy żołnierzy. Statek musiał być przebudowywany w basenie portowym, ponieważ w Nowym Jorku nie było wolnego, odpowiednio dla niego dużego doku. Słynne reprezentacyjne salony *Normandie* powoli zamieniały się w mesy, kantyny, pomieszczenia do spania z kilkupiętrowymi kojami, kuchnie, toalety oraz różnego rodzaju magazyny. Oprócz tego montowano na jednostce wzdłużne i poprzeczne grodzie przeciwtorpedowe oraz lekkie uzbrojenie przeciwlotnicze. Tego dnia na statku znajdowało się prawie 3000 ludzi, w tym około 1500 stoczniowców, 400 członków załogi i 300 przedstawicieli Coast Guardu[1].

W znajdującej się na pokładzie spacerowym tuż za wielkim salonem klasy I palarni, na „wysokości" trzeciego komina, trwały właśnie prace związane z usunięciem czterech stalowych kolumn. Wczesnym popołudniem trzy z nich były już zdemontowane i rozpoczęły się prace przy ostatniej, czwartej kolumnie. Około godz. 14.30[2] z używanego przy jej wycinaniu palnika acetylenowo-tlenowego obsługiwanego przez pracownika firmy Robins – Clementa Derricka (przed przystąpieniem USA do wojny urzędnika na Wall Street), posypały się iskry na zmagazynowane obok kapokowe pasy ratunkowe. Ich 1140 opakowanych w papier sztuk[3], każda o masie prawie 16 kg, zgromadzono niedaleko miejsca prowadzonych prac, jednak bez żadnego zabezpieczenia przeciwpożarowego. Łatwopalny materiał prawie natychmiast zajął się ogniem i jak później opisywał jeden z robotników, wkrótce efekt był taki, jakby płomienie buszowały w suchej trawie[4].

Sprawca pożaru Derrick i znajdujący się obok robotnicy natychmiast podnieśli alarm i rzucili się do tłumienia ognia, jednak do swojej dyspozycji mieli jedynie dwa wiadra z wodą i własne kurtki. Wszystkie doraźne próby gaszenia kapoków okazały się nieskuteczne i pożar zaczął się coraz bardziej rozprzestrzeniać oraz wymykać spod kontroli. Dwóm stoczniowcom udało się podłączyć do hydrantu wąż przeciwpożarowy i skierować strumień wody w kierunku szalejących już płomieni. Wkrótce uruchomiono drugi wąż, jednak prawie natychmiast w wyniku awarii przestała z niego lecieć woda. Również trzeci podłączony wąż zawiódł całkowicie.

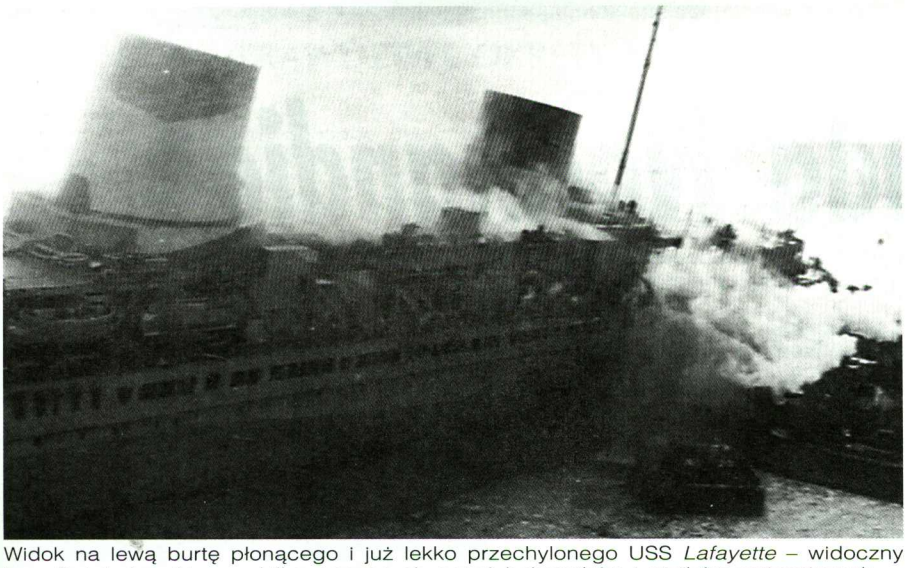
Jeden z członków Coast Guardu znalazł kilka węży przeciwpożarowych w okolicy miejsca akcji, jednak próby ich zainstalowania w hydrantach okazały się nieskuteczne, gdyż akurat te węże były produkcji amerykańskiej i miały łącza, które nie pasowały do francuskich zaworów (!). Wobec tego pobiegł do znajdującej się na pokładzie A tymczasowej kwatery okrętowej brygady przeciwpożarowej, z którą nie było łączności telefonicznej i zwołał około 15 przebywających w niej strażaków. Razem podążyli do głównego zaworu przeciwpożarowego, do którego podłączyli odpowiedni sprzęt i ubrani już w

[1] Według części danych odpowiednio – 800, 300 i 400.

[2] Inne źródła podają godzinę 14.35.

[3] Według części informacji było ich kilkaset.

[4] „...like fire in dry grass...".



Widok na lewą burtę płonącego i już lekko przechylonego USS *Lafayette* – widoczny kamuflaż jednostki oraz kilka gaszących ogień holowników i statków pożarniczych.

ochronne azbestowe stroje oraz maski przeciwdymne ruszyli w kierunku ognia. Na niewiele to się jednak zdało, ponieważ w tym czasie dym w pomieszczeniu był już bardzo gęsty, co przy prawie całkowitym braku światła zdecydowanie zmniejszyło efektywność ich działań. Jedną z przyczyn szybkiego rozprzestrzenienia się dymu były wciąż pracujące wentylatory. Dodatkowo maski przeciwdymne okazały się nieskuteczne, a węże przeciwpożarowe miały nieodpowiednie dysze wylotowe! W około 15 minut[5] po zapaleniu się pasów ratunkowych na statku po raz pierwszy rozległ się sygnał alarmu przeciwpożarowego. O godzinie 14.49 dowództwo okrętowej straży pożarnej przydzieliło do gaszenia ognia trzy ekipy strażaków z siłowni oraz dwa zespoły wyposażone w bosaki i drabiny. Wkrótce też alarm ogłoszono w mieście – na posterunkach New York City Fire Department przy nabrzeżnej 12th Avenue oraz 49th Street (prawie na wysokości Parku Centralnego) i wysłano na nabrzeże wozy strażackie wraz z ekipami. Niedługo potem na *Normandie* rozległ się drugi, po kolejnej minucie trzeci, a o godz. 15.12 – czwarty sygnał alarmu przeciwpożarowego.

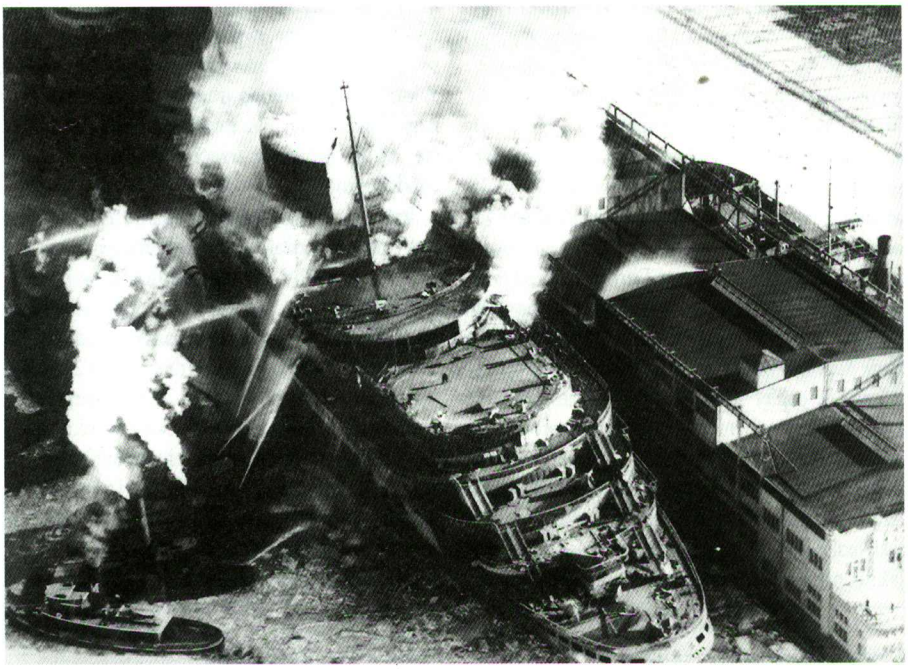
Sytuacja jednostki pogorszyła się znacznie, kiedy o godz. 15.15 przerwane zostało wewnętrzne zasilanie w energię elektryczną z turbogeneratorów pomocniczych (ciekawostką jest, że *Normandie* nie miał dieselgeneratorów), co unieruchomiło pompy elektryczne i wyłączyło światło w pomieszczeniach. Dodatkowym utrudnieniem był silnie wiejący wiatr, powodujący szybkie rozprzestrzenianie się ognia. Znajdujący się poza kontrolą pożar nie tylko niszczył wnętrza liniowca, lecz groził także jego całkowitym unicestwieniem. Około godz. 15.30 większość słynnych salonów byłego supertransatlantyka była już zniszczona. Jednocześnie z akcją ratowniczą prowadzona była ewakuacja zbędnych w niej ludzi. Opuszczenie statku przez tłum stoczniowców w tak krytycznej sytuacji nie było rzeczą łatwą do wykonania. Wielu poparzonych lub zadymionych ludzi musiało być ratowanych przez kolegów lub ekipy ratownicze. Szybko rozeszła się także wiadomość, że część pracowników została uwięziona na dolnych pokładach i w siłowni, co dodatkowo powiększało panujący chaos. O godzinie 16.08 szef nowojorskiego Fire Department zarządził alarm powiadamiający o pożarze całe miasto. Zwiększono liczbę biorących udział w akcji wozów strażackich do 43 i zaalarmowano kolejnych 68 ekip z różnych dzielnic Manhattanu. Dodatkowo do pomocy przydzielono dwie kompanie wojska. Pod *Normandie* podeszły również trzy portowe statki pożarnicze, które zaczęły lać wodę na nadbudówki walczącej o życie jednostki, przy czym jako pierwszy do akcji wszedł *James Duane*. W ratowaniu liniowca wzięło udział także kilka prywatnych holowników, przez około cztery godziny lejących ze swych hydrantów wodę na jego nadbudówki i pokłady.

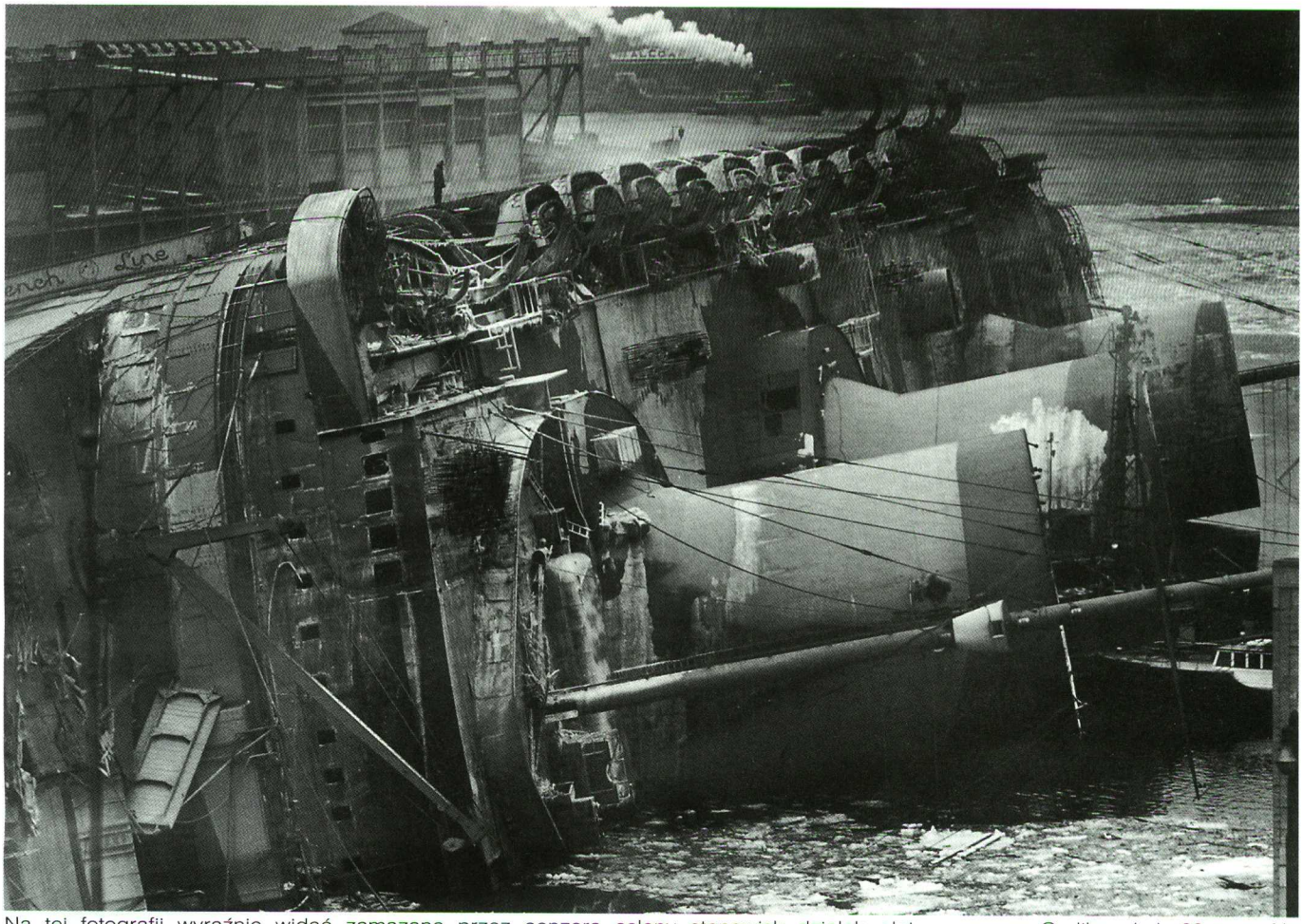
W tym czasie problemem był już nie tylko sam pożar, lecz stale powiększający się przechył jednostki na lewą burtę. Zamknięte grodzie przeciwpożarowe powodowały, że ogień nie zagrażał dolnym przedziałom liniowca, jednak w wyniku tego masy stale lanej na jego nadbudówki wody – zarówno przez własne węże przeciwpożarowe, jak i ze statków pożarniczych oraz ze stojących na nabrzeżu wozów strażackich, powodowały, że zbierała się ona w górnych partiach *Normandie* i zagrażała stateczności statku. Już o godz. 15.40 przechył na lewą burtę wynosił 15 stopni i zaczęły pękać pierwsze łączące jednostkę z nabrzeżem cumy. Jednocześnie wraz z powiększaniem się przechyłu występowały coraz większe drgania kadłuba. Między nabrzeże i powoli oddalający się od niego kadłub spadły trapy i kładki łączące statek ze stałym lądem, a grubsze stalowe liny zaczęły wyrywać z nabrzeża polery cumownicze. Aby przeciwdziałać utracie stateczności i prawdopodobnemu wywróceniu się jednostki, sześć portowych holowników napierało na jej lewą burtę starając się, w miarę możliwości, utrzymać *Normandie* przy pirsie w pozycji wyprostowanej. W sumie w tym czasie w akcji ratowniczej brało udział 12 holowników i statków pożarniczych. Jednocześnie trwała akcja odpompowywania nadmiaru wody z górnych części kadłuba, jednak użyte w niej motopompy okazały się zbyt mało wydajne. Wysiłki w celu szybkiego zdobycia odpowiednich pomp były również bezskuteczne.

Przybyły na miejsce zdarzenia mieszkający od roku 1937 w Nowym Jorku główny projektant kształtu kadłuba dumy Compagnie Générale Transatlantique – Vladimir Yourkevitch, jako osoba najbardziej kompetentna w sprawach dotyczących konstrukcji *Normandie* próbował skontaktować się z dowodzącym akcją ratowniczą oficerem, jednak jego wysiłki w osiągnięciu tego celu okazały się nieskuteczne. Współtwórca statku starał się wytłumaczyć strażnikom pilnującym dostępu do strefy zagrożenia kim jest, iż posiada specjalistyczną wiedzę dotyczącą jednostki oraz że ma plan jej uratowania. Tłumaczył, że gdy dostanie się na statek, spróbuje otworzyć zawory denne i doprowadzić do osadzenia jednostki na dnie basenu portowego, ponieważ jeśli *Normandie* się wywróci, będzie bezpowrotnie stracony. Słuchający go oficer marynarki jednak spokojnie odrzekł, żeby się nie martwił nie swoimi sprawami, oraz iż Navy wie co robi i że liniowiec z pewnością zostanie uratowany. W tym czasie

[5] Według innych źródeł – alarm rozległ się 11 minut po wybuchu ognia.

Płonący transatlantyk widziany od rufy.





Na tej fotografii wyraźnie widać zamazane przez cenzora osłony stanowisk działek plot., zapewne Oerlikon kal. 20 mm. Na maszcie budka spełniająca funkcje bocianiego gniazda.

przechył statku zwiększał się coraz bardziej i wkrótce przytłoczony masą wody kadłub oparł się o dno przystani. Dodatkowo zaistniał problem ewentualnego wycieku paliwa, którego pełen zapas znajdował się w zbiornikach *Normandie*. Obawiano się, że setki, a może i tysiące ton rozlanego płonącego ciężkiego oleju opałowego (mazutu) do kotłów głównych i pomocniczych mogą dokonać prawdziwego spustoszenia wśród obiektów i urządzeń portowych. Pomimo że jednostka ginęła w oczach, dowodzący akcją okazywali nadal swoją ignorancję i niekompetencję. O godzinie 19.00 Fire Chief stwierdził nawet, iż działania ratownicze prowadzone są całkiem sprawnie i zgodnie z planem[6], oraz że na razie spaliła się tylko część pomieszczeń i że liniowiec uda się uratować.

O godzinie 20.20[7] przebywający w prowizorycznej kwaterze na pirsie nr 88 burmistrz Nowego Jorku – Fiorello H. LaGuardia potwierdził, że akcja zakończy się sukcesem. Również bezpośrednio odpowiedzialny za jednostkę dowódca Third Naval District, admirał Adolphus Andrews, stwierdził, że przechył uda się zniwelować poprzez odpompowanie wody z jej górnych pokładów i że statek będzie z pewnością służył w US Navy jako transportowiec wojska, tak jak to wcześniej zaplanowano. Jednak już o godz. 21.00 przechył wynosił 20 stopni i stale się powiększał. Około godz. 23.00 doszedł do 40 stopni[8] i przez otwory w lewej burcie statku zaczęła dostawać się do wnętrza kadłuba woda. Zamknięcie iluminatorów i drzwi okazało się już niemożliwe i o godz. 00.30[9] 10 lutego, gdy przechył osiągnął już 45 stopni, dowodzący akcją oficer wydał rozkaz natychmiastowej ewakuacji wszystkich znajdujących się na jednostce ekip ratowniczych. Również holowniki otrzymały rozkaz wycofania się, co przypieczętowało los *Normandie*. W tym czasie dały się usłyszeć odgłosy wypadających ze swoich podstaw poszczególnych elementów siłowni. O godzinie 02.45[10] – 12 godzin po podniesieniu alarmu przez Clementa Derricka i jego kolegów, statek legł na dnie rzeki Hudson (North River) pomiędzy pirsami nr 88 CGT i nr 90 Cunard Line[11], z wystającą pod kątem 11 stopni prawą burtą. Śruby jednostki były widoczne, a szczyty jej kominów znajdowały się tuż nad powierzchnią brudnej i zalodzonej wody. Przez jakiś czas jeszcze statki pożarnicze lały wodę na przewrócony kadłub dogaszając resztki ognia. Ponad 30 tys. zgromadzonych w okolicy gapiów obserwowało koniec superliniowca.

W ciągu kolejnych dwóch dni rufa jednostki wypełniła się wodą i spoczęła na głębokości 13 m. Biorąc pod uwagę skalę wydarzenia i liczbę zaangażowanych w nim ludzi, straty osobowe nie były zbyt duże. 128 ludzi zostało rannych, popa-

[6] „...well in hand...".

[7] Według innych danych o 20.30.

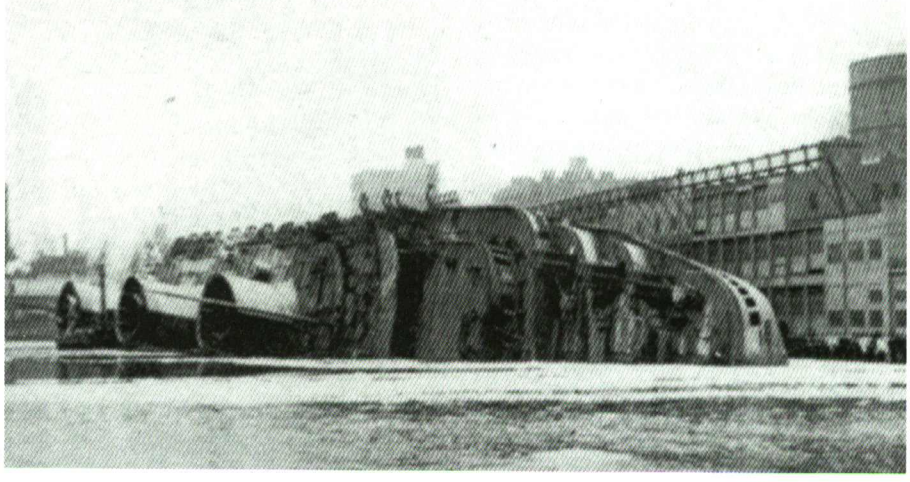
[8] Według części danych przechył 33 stopni statek osiągnął dopiero o godz. 02.37.

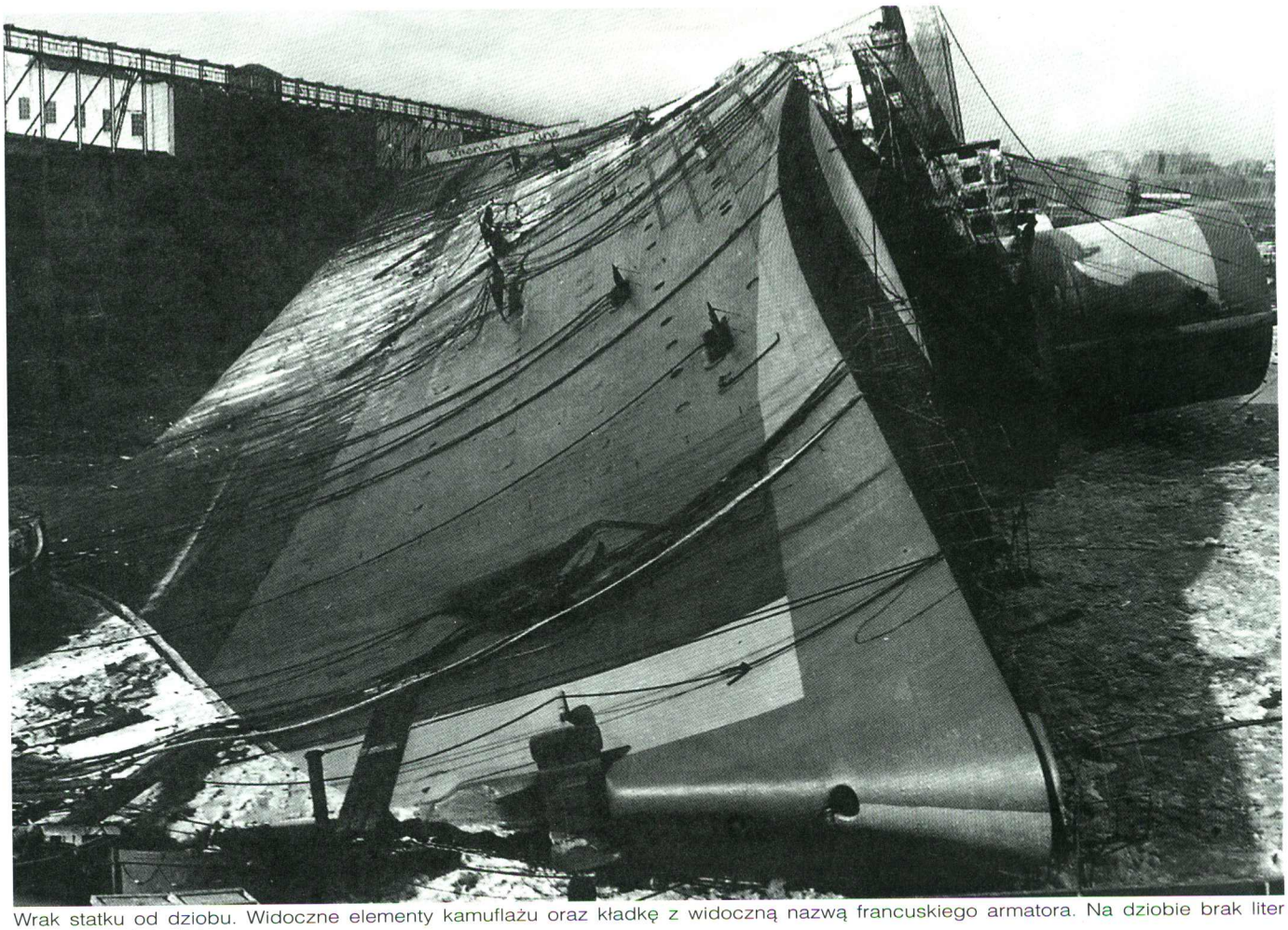
[9] Inne źródła podają godzinę 00.20.

[10] Według części danych o 02.35.

[11] Nieco na północ za dzisiejszym Intrepid Sea-Air-Space Museum, znajdującym się przy pirsie nr 86.

Ujęcie już ugaszonego wraku liniowca od rufy. Szczyty kominów tuż nad wodą.





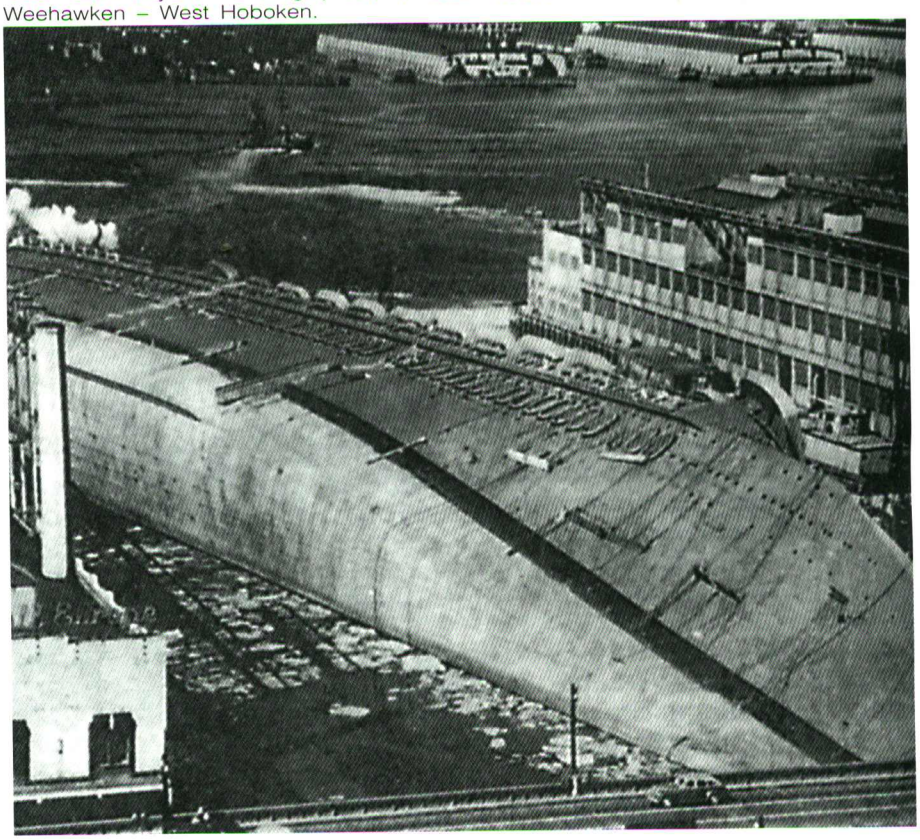
Wrak statku od dziobu. Widoczne elementy kamuflażu oraz kładkę z widoczną nazwą francuskiego armatora. Na dziobie brak liter tworzących imię liniowca.

rzonych i zadymionych[12]. Była również ofiara śmiertelna – robotnik Frank Trentacosta, który 9 lutego w panice wyskoczył ze statku na nabrzeże i po przewiezieniu do szpitala zmarł około godz. 19.00 tego samego dnia.

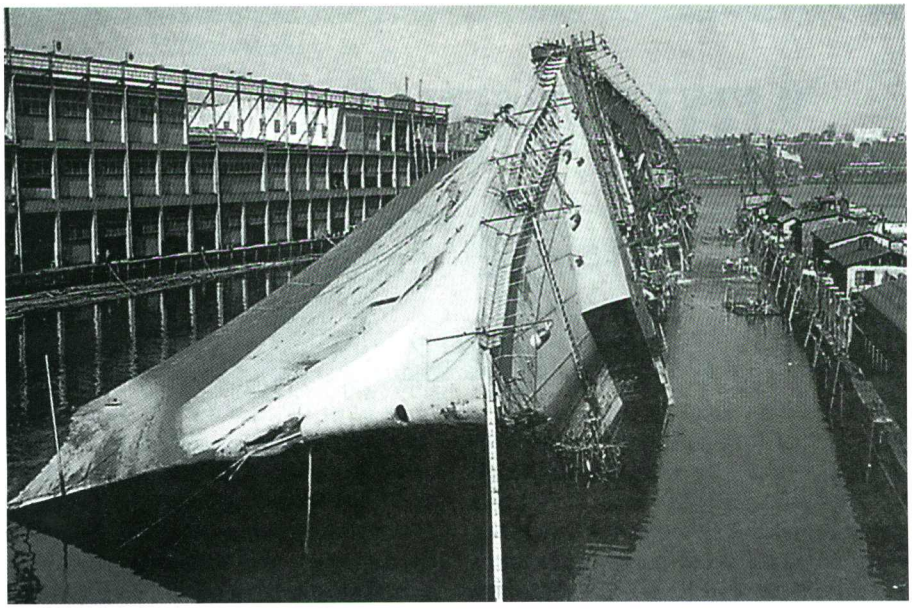
Normandie błyskawicznie stała się głównym tematem nowojorskiej prasy, podobnie – choć oczywiście w innym kontekście – jak to miało miejsce podczas jego tryumfalnego wejścia do portu po zakończeniu pierwszego rejsu przez Atlantyk. Gazety pełne były mniej lub bardziej wiarygodnych historii opisujących katastrofę statku oraz starały się dociec, co do niej doprowadziło. Ponieważ trwała wojna, za jedną z możliwych przyczyn pożaru podawano sabotaż niemiecki. Wkrótce jednak opinia publiczna otrzymała więcej potwierdzonych informacji o tragicznym w skutkach zdarzeniu oraz o nieudanych próbach ratowania sytuacji. Jedno z pism napisało, że *Normandie* stał się symbolicznym monumentem partackiej nieudolności i głupoty kierujących akcją ratowniczą. Inny magazyn opublikował rysunek Statuy Wolności we łzach. Ambasador francuski w USA stwierdził, że spłonięcie statku – dumy francuskiego przemysłu okrętowego, stało się strasznym ciosem dla wszystkich Francuzów. Uznał za rzecz niepojętą, iż nie można było zapobiec jego zniszczeniu.

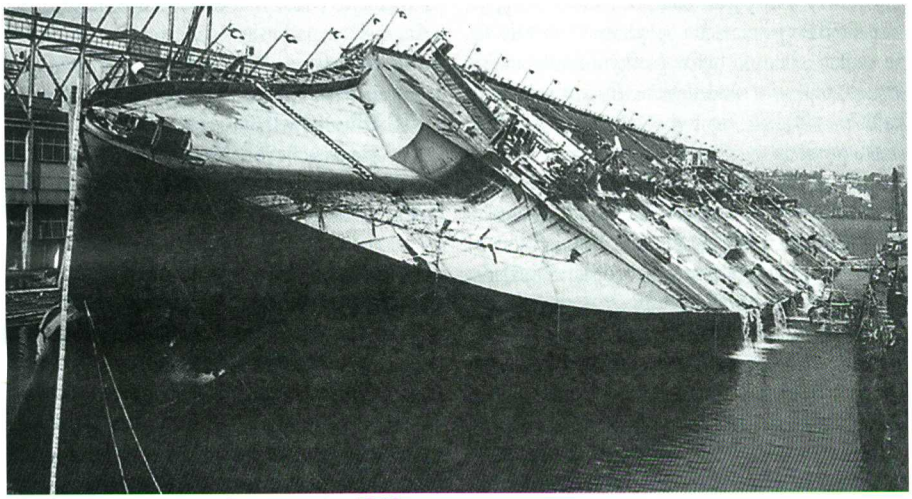
Cała operacja ratownicza, abstrahując od poświęcenia bezpośrednio w niej uczestniczących strażaków, żołnierzy, marynarzy, personelu Coast Guard i stoczniowców, oceniona została jako wyjątkowo nieudolnie przeprowadzona – bez żadnego sensownego planu – improwizacja. Dodatkowo amerykańskim władzom wojskowym zarzucano katastrofalny brak podstawowych środków ostrożności niezbędnych przy prowadzeniu prac stoczniowych oraz brak możliwości skutecznego przeciwdziałania w kryzysowej sytuacji. Żaden ze spawaczy ani robotników mających do czynienia z ogniem nie miał odpowiedniego przeszkolenia do walki z pożarami. Znajdujące się na mostku włączniki alarmu przeciwpożarowego nie były

Jeszcze jedno ujęcie przewróconego transportowca z widocznym szeregami tratew i łodzi ratunkowych. Po drugiej stronie rzeki Hudson (North River) widać nabrzeża Weehawken – West Hoboken.



[12] Według innych danych było około 250 rannych.





Dwa ujęcia z początku sierpnia 1943 r. – po ścięciu masztów, kominów oraz nadbudówek rozpoczyna się wypompowywanie wody z wnętrza kadłuba.

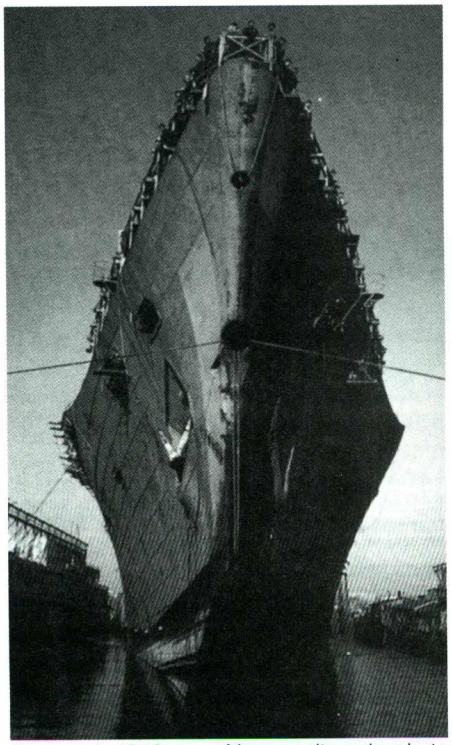
podłączone do linii po wcześniejszym – teoretycznie czasowym – odłączeniu, a łącząca *Normandie* z lądem telefoniczna linia alarmowa została wcześniej bez znaczącego powodu zdjęta. Wiele niedociągnięć z zakresu bezpieczeństwa powstało w wyniku przez dłuższy czas nie uregulowanej sprawy własności liniowca. Początkowo statek był pod kontrolą marynarki, później upomniała się o niego armia, ostatecznie jednak został własnością US Navy. Jak się można domyślać, sytuacja taka nie sprzyjała odpowiednio sprawnemu zajęciu się problemami związanymi z bezpieczeństwem prac stoczniowych. Już po wybuchu pożaru odpowiedzialne za jednostkę władze próbowały przeciwdziałać zagrożeniu, lecz w tej sprawie okazały się całkowitymi ignorantami, których teoretyczne rozwiązania kryzysowej sytuacji nie były poparte żadną praktyką. Pomimo że zostały powiadomione przez przedstawicieli Compagnie Générale Transatlantique o charakterze stateczności jednostki, bez uwzględnienia żadnych parametrów doprowadziły do zalania górnych partii statku masą około 6000 ton wody. Widząc zagrażającą wywróceniem się *Normandie* sytuację próbowano osadzić jednostkę na dnie poprzez otwarcie zaworów dennych, jednak nie udało się do nich w gęstych kłębach dymu dotrzeć.

Jakiś czas po pożarze port nowojorski otrząsnął się po spowodowanym katastrofą szoku i coraz częściej zaczęło pojawiać się pytanie, co dalej z unicestwionym transatlantykiem? Część prominentnych osobistości z marynarki, w tym jej sekretarz – Frank Knox, planowała szybkie podniesienie wraka i odbudowę jednostki jako transportowiec wojska lub nawet jego przebudowę na lotniskowiec, przy czym należy przypomnieć, że ta druga propozycja rozważana była już wkrótce po „pierwszym" przejęciu liniowca przez US Navy w grudniu 1941 roku. Dzięki ofiarnej pracy ekip strażackich siłownia, mostek i dolne przedziały kadłuba statku pozostały w dość dobrym stanie, co pozwalało mieć nadzieję, że po podniesieniu będzie można jednostkę doprowadzić do stanu używalności. Równolegle istniał projekt w miarę możliwości szybkiego pocięcia wraka na złom na miejscu. Ostatecznie jednak zdecydowano o podniesieniu liniowca, a decyzja co do dalszych jego losów miała zapaść później. Koszt podniesienia statku oszacowano wstępnie na około 5 mln dolarów. Wykonaniem tego zadania miała się zająć nowojorska firma Merritt-Chapman & Scott. Tym razem znalazło się również miejsce dla Vladimira Yourkevitcha, który został konsultantem przy pracach związanych z wydobyciem jednostki. Sam proces podniesienia *Normandie* z dna rzeki Hudson był długi i trudny, tym bardziej że jego kadłub został poważnie uszkodzony przez znajdujące się na dnie basenu portowego skały. Blachy poszycia niszczone były dodatkowo przez ruchy kadłuba przy każdy

Nowy i ostatni właściciel byłego supertransatlantyka – Morris E. Lipsett – na tle dziobu jednostki. Warto zwrócić uwagę na namalowaną już nazwę statku.

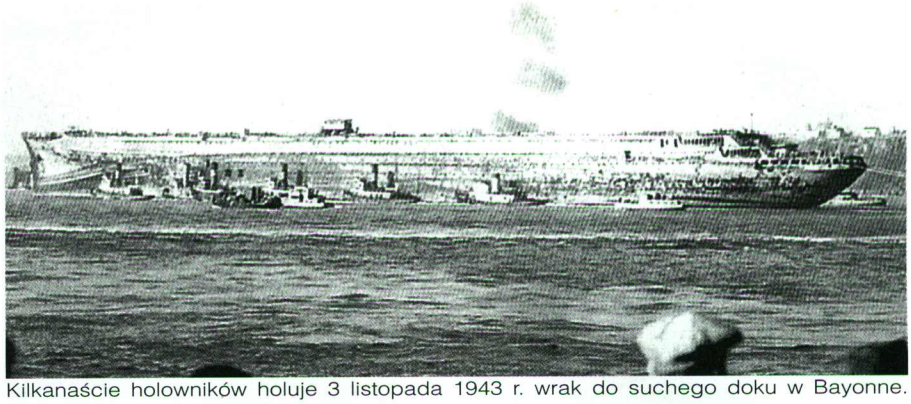
odpływie i przypływie (ich amplituda sięgała tu nieco ponad 1,4 m).

W trakcie prac wydobywczych na statku wybuchły dwa kolejne pożary – 13 marca 1942 i poważniejszy – 18 maja tego roku, które jednak nie przeszkodziły w realizacji ambitnego zadania. Po wcześniejszym ścięciu nadbudówek, kominów i masztów oraz uszczelnieniu blach poszycia, 4 sierpnia 1943 roku o godz. 01.00 rozpoczęto wypompowywanie wody z kadłuba. 12 września przechył statku ponownie wynosił 45 stopni, a następnego dnia w godzinach rannych przy wysokim stanie wody udało się go wyprostować. 15 września wrak odzyskał wreszcie pływalność, co wymagało wypompowania z jego wnętrza ogromnej masy ponad 100 tys. ton wody. 27 października 1943 roku przedsiębiorstwo Merritt-Chapman & Scott z powrotem przekazało statek US Navy.



Wrzesień 1943 r. – *Normandie* odzyskuje wreszcie pływalność.

Po 18 miesiącach ciężkiej pracy zabezpieczony wrak *Normandie* był gotowy do odbicia od nabrzeża po raz pierwszy od czterech lat[13]. Całkowity koszt operacji podniesienia wyniósł 4,75 mln dolarów. W jej efekcie uzyskano, a właściwie odzyskano cenne miejsce w porcie oraz utrzymujący się na powierzchni wody wielki wypalony i zardzewiały wrak, z którym nie bardzo wiedziano co zrobić. 3 listopada 1943 roku 15 holowników przeholowało go do nowego suchego doku US Navy w Bayonne (New Jersey, był to siódmy dok należący do brooklyńskiej New York Navy Yard), gdzie miano dokonać wstępnej inspekcji. Po pomiarach i oględzinach okazało się, że kadłub jednostki był w gorszym stanie, niż się tego początkowo spodziewano. Inspekcja wnętrza kadłuba pokazała, że turboelektryczna siłownia statku po wielu miesiącach przebywania pod wodą znajdowała się praktycznie w stanie ruiny. Mimo to nadal istniało grono entuzjastów, którzy uważali, że *Normandie* da się jeszcze odbudować, czy to pod postacią transportowca wojska z pokładami lotniczymi na dziobie i rufie, czy też – już po wojnie – liniowca pasażerskiego.



Kilkanaście holowników holuje 3 listopada 1943 r. wrak do suchego doku w Bayonne.

Ostatecznie jednak w styczniu 1944 roku wypalony wrak przy pomocy aż 20 holowników przeprowadzono do leżącego nad Górną Zatoką Nowojorską, a dokładniej w zatoce Gowanus basenu Erie wspomnianej już stoczni marynarki na Brooklynie, gdzie US Navy miała podjąć decyzję, co do dalszych jego losów. Według grona specjalistów wszelkie prace renowacyjne były nieopłacalne ze względu na zbyt wysokie koszta naprawy ciężko uszkodzonego kadłuba i zalanej siłowni. Także planowana początkowo ewentualna przebudowa na lotniskowiec przy masowo i sprawnie realizowanym programie budowy jednostek typów *Essex* i *Independence* okazała się już niepotrzebna. I tak, bez podejmowania na nim żadnych prac, wrak *Normandie* przestał całą wojnę na Brooklynie. W czerwcu 1945 roku US Maritime Commission zaproponowała oddanie jednostki Francuzom. W październiku tego roku ambasador Francji odpowiedział, że Compagnie Générale Transatlantique statku w takim stanie nie chce z powrotem, jednak jest gotowa do przyjęcia odpowiedniej rekompensaty w tonażu. Niezbyt zadowoleni z takiego stanowiska Amerykanie zdecydowali się na przekazanie CGT uzyskanego w ramach reparacji wojennych niemieckiego transatlantyka *Europa* /I/ (1930/49 746 BRT), który później wszedł do eksploatacji jako *Liberté* (i służył w CGT aż do połowy listopada 1961, w lutym następnego roku zastąpił go nowo zbudowany *France* /III/). Niezależnie od tego francuski armator otrzymał 13 mln dolarów odszkodowania w gotówce[14].

Do ostatniej chwili walczył o *Normandie* Yourkevitch, który w oparciu o jego wrak chciał wybudować nowy transatlantycki liniowiec. W końcu jednak decyzja zapadła i 11 października 1945 roku USS *Lafayette* skreślono z listy floty amerykańskiej. 3 października następnego roku wrak został sprzedany przez US Maritime Commission będącej własnością Morrisa E. Lipsetta firmie zajmującej się złomowaniem statków – Lipsett Corporation – za kwotę 161 680 dolarów, co w przeliczeniu dawało 3,8 dolara za tonę. 28 listopada 1946 roku ponownie z nazwą *Normandie* na dziobie oraz z wypisanymi na burtach wielkimi literami LIPSETT[15] przeholowano wrak do Port Newark w stanie New Jersey, gdzie wkrótce rozpoczęła się jego rozbiórka. 7 października następnego roku ostatni, 75-tonowy segment dna podwójnego statku został podniesiony z wody przez wielki dźwig i następnie przetransportowany – po pocięciu na mniejsze części – do jednej z hut stali w pobliskiej Pensylwanii.

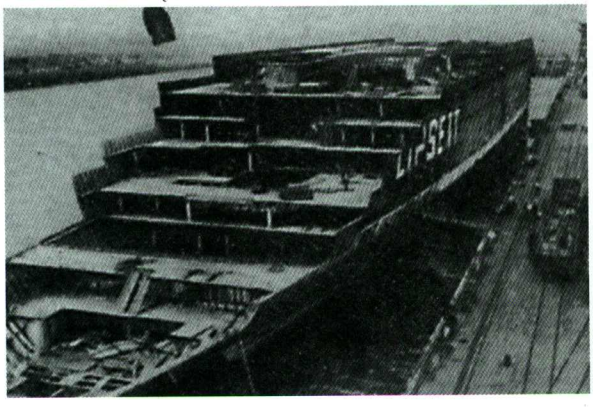
ILUSTRACJE: ZBIORY AUTORA, ARCHIWUM REDAKCJI.

[13] Żeby być precyzyjnym – *Normandie* w listopadzie 1941 r. został przeholowany od pirsu nr 48 do północnego nabrzeża pirsu nr 88, gdzie spłonął.

[14] Według niektórych danych *Normandie* kosztowała US Navy 12 mln dolarów, a rząd Stanów Zjednoczonych – 50 mln dolarów (odszkodowanie).

[15] Według części źródeł statek w swoim ostatnim „rejsie" nosił nazwę *Lipsett*.

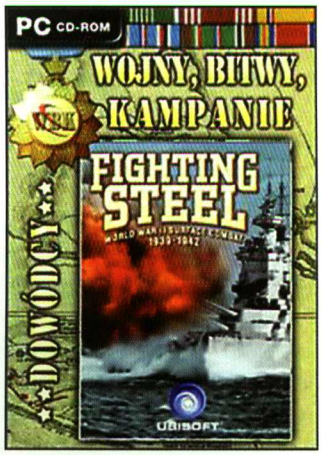
Jedna z faz cięcia na złom wraka liniowca.



Październik 1947 r. – z *Normandie* pozostał już tylko ostatni segment dna podwójnego.

Sławomir Wiśniewski

Gra „FIGHTING STEEL"



Obecny świat nie mógłby normalnie funkcjonować bez komputerów i Internetu. Komputery pomagają nam w wielu skomplikowanych lub czasochłonnych zadaniach, natomiast Internet jest nieograniczoną skarbnicą wiedzy. Czy jednak komputer i Internet może zaoferować coś shiploverom? Oczywiście.

Od momentu, gdy zaczęły powstawać pierwsze, bardzo proste gry komputerowe temat morski szybko zagościł także w tej dziedzinie. Do dnia dzisiejszego powstało wiele mniej lub bardziej udanych produkcji, między innymi tak znane tytuły jak „Fighting Steel", seria „Silent Hunter", seria „Great Naval Battles" czy „Sub Command".

Niniejszy artykuł jest pierwszym z serii, który ma przybliżyć czytelnikom „MSiO" najbardziej znane tytuły „morskich" gier komputerowych i najciekawsze strony oraz fora internetowe.

Na pierwszy ogień – symulacja morska z okresu II wojny światowej – „FIGHTING STEEL".

„Fighting Steel" to gra, symulująca działania wojenne prowadzone przez floty nawodne w początkowym okresie II wojny światowej (lata 1939-1942). Mamy tu możliwość wcielenia się w dowódcę floty brytyjskiej i niemieckiej w działaniach na Atlantyku oraz w dowódców floty amerykańskiej i japońskiej w działaniach w rejonie Południowo-zachodniego Pacyfiku.

Możemy wziąć udział w jednym z 12 historycznych scenariuszy, stworzyć własny scenariusz za pomocą edytora lub wykorzystać wbudowany w grę generator scenariuszy. Oprócz pojedynczych potyczek, możemy sprawdzić swoje umiejętności w trybie kampanii. Mamy do dyspozycji cztery kampanie historyczne (jedną dla każdej floty wojennej) oraz – podobnie jak w przypadku scenariuszy – wbudowany generator. W przypadku generatora, poza standardowymi opcjami (wyborem poziomu trudności, długości trwania kampanii) mamy możliwość wyboru walczących stron. Niewątpliwą zaletą gry jest możliwość gry sieciowej.

Gra oferuje nam dwa tryby rozgrywki, pomiędzy którymi możemy się płynnie przełączać. Tryb 2D (strategiczny) pozwala nam na lepszą kontrolę nad naszymi siłami, tryb 3D pozwala na oglądanie pojedynczych jednostek lub całego dywizjonu (w pełni trójwymiarowe efekty wizualne: bardzo dobrze odwzorowane modele okrętów, dym, brzydka pogoda, noc, gwiazdy oraz wystrzeliwane w nocy race oświetlające czy stawiane zasłony dymne).

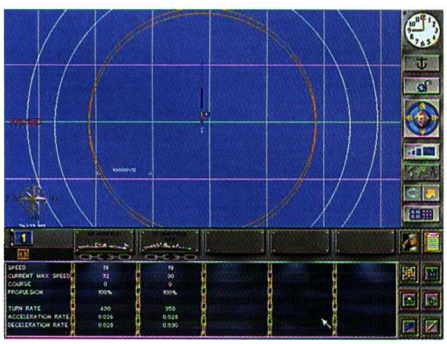
W grze mamy możliwość kontrolowania kursu, prędkości pojedynczych okrętów jak i całych dywizjonów, mamy możliwość wyboru celów dla artylerii (oddzielnie dla głównej i średniej) oraz torped. Poza wyborem celów, możemy wybrać także taktykę prowadzenia ognia (wszystkie okręty strzelają do jednego okrętu nieprzyjaciela, każdy okręt strzela do innego) oraz taktykę wystrzeliwania rac oświetlających (mamy do wyboru podobne opcje jak w przypadku artylerii) i używania reflektorów.

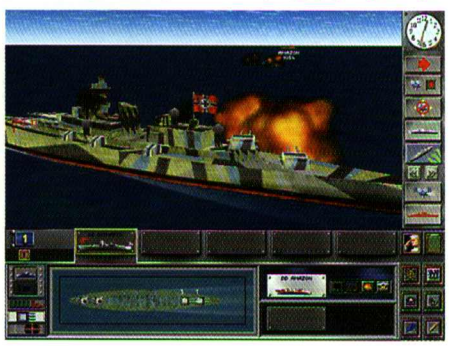
Obrona przeciwawaryjna okrętów kontrolowana jest w pełni przez komputer. Podzielona jest ona na dwa rodzaje. Pierwsza – to punkty wytrzymałości oraz punkty „niezatapialności" (zależne od wielkości okrętu), druga to pozostałe wyposażenie (wieże artylerii, mechanizmy, radary, urządzenie sterowe itd.). W przypadku trafienia okrętu, poza uszkodzeniem mechanizmów, które mają znaczący wpływ na wartość bojową jednostki, odpowiednia liczba punktów odejmowana jest od wytrzymałości. Po wykorzystaniu całego limitu, jednostka tonie lub jest eliminowana z walki.

Rozgrywka prowadzona jest bardzo realistycznie. Komputer sprawnie wykorzystuje posiadane siły – wykorzystuje niszczyciele do odkrycia pozycji nieprzyjaciela, aby ukryć własne siły główne, przeprowadza śmiałe ataki torpedowe, dąży do „crossing the T", czasem nawet wycofuje swoje siły z walki. Gra jest trochę mieszaniną starszych, jednakże bardzo znanych wcześniejszych gier – „Great Naval Battles" oraz „Task Force 1942", wzbogaconą o dopracowaną grafikę 3D oraz znacznie lepszy AI komputera.

Okręty toną na różne sposoby (toną rufą, dziobem, na równej stępce, a czasem po prostu przewracają się do góry dnem i znikają w morzu).

Niestety w grze nie zobaczymy ani kawałka suchego lądu. Jest to jeden z niewielu minusów gry. Szczególnie w przypadku bitew koło wyspy Guadalcanal lub norweskich fiordów ląd dodałby więcej realizmu i widowiskowości w grze. Nie zobaczymy także samolotów oraz okrętów podwodnych. Te pierwsze występują w grze tylko jako modyfikatory rozgrywki (po zakończonym scenariuszu możemy np. dowiedzieć się, że jeden z naszych uszkodzonych okrętów został „dobity" przez lotnictwo).





Grafika w grze (jak na grę powstałą w 1999 r.) jest bardzo dobra, choć fani najnowszych gier nie byliby zachwyceni.

Modele okrętów (a jest ich w grze ok. 90) powstawały w oparciu o istniejące zdjęcia. W grze mamy także możliwość zmiany kamuflażu, niestety, każdy okręt posiada taki sam kamuflaż i nie mamy możliwości jego modyfikacji (np. dodania skośnych pasków na burcie *Bismarckowi*).

Dźwięki w grze są dobre (strzały, trafienia itd.), poza brzmieniem maszyn okrętowych. Te w grze bardziej przypominają dźwięk silnika holownika portowego niż gwizd turbin parowych okrętu liniowego.

Podsumowanie

Pomimo kilku uwag krytycznych, jest to jedna w najlepszych produkcji dotyczących działań morskich. Poza rozgrywaniem historycznych scenariuszy i kampanii, mamy możliwość tworzenia własnych bitew. Mamy jedyną i niepowtarzalną okazję sprawdzić, czy *Yamato* wygra z *Bismarckiem*, czy japońskie krążowniki ciężkie są najlepsze (?) w swojej klasie itd.

W Internecie mamy także możliwość znalezienia wielu scenariuszy stworzonych przez innych graczy oraz informacji o modyfikacjach wprowadzanych przez graczy do kodu źródłowego gry, aby podnieść jeszcze bardziej jej realizm. Bardzo duży zbiór takich dodatków możemy znaleźć pod adresem http://www.german-navy.de (zakładka Naval Games).

Ta gra, to obowiązkowa pozycja dla wszystkich, którzy z zapartym tchem czytali „Burzę nad Pacyfikiem" Zbigniewa Flisowskiego czy „Burzę nad Atlantykiem" Andrzeja Perepeczki. Daje nam ona możliwość wzięcia udziału w opisywanych tam bitwach i sprawdzenia, czy my jako dowódcy walczących stron doprowadzilibyśmy nasze siły do zwycięstwa.

Pomimo swojego wieku, gra co pewien czas ukazuje się na półkach sklepowych (co świadczy o jej ogromnym powodzeniu). W tej chwili możemy ją znaleźć jako pozycję z serii „Wojny, Bitwy, Kampanie" wydawnictwa Nicolas Games. Wszystkim shiploverom gorąco ten tytuł polecam.

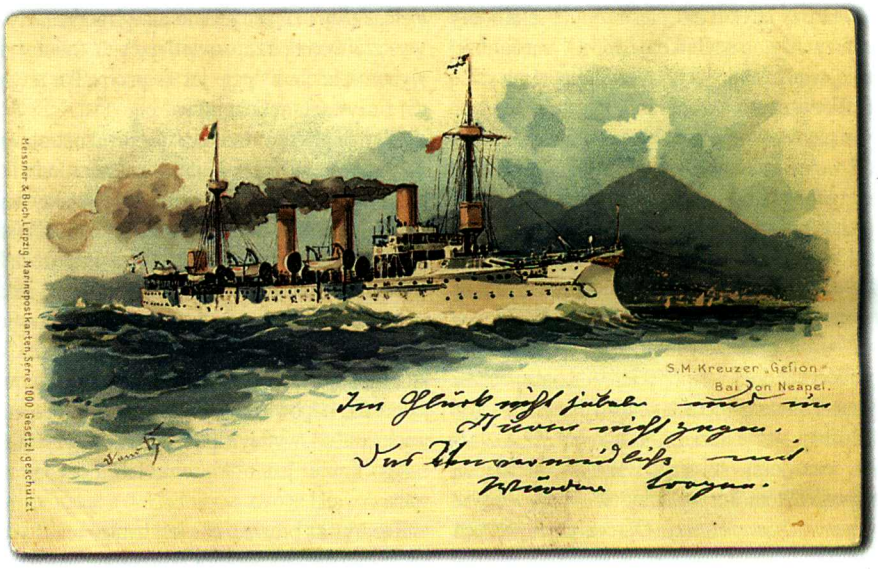
Okręty Kaiserliche Marine

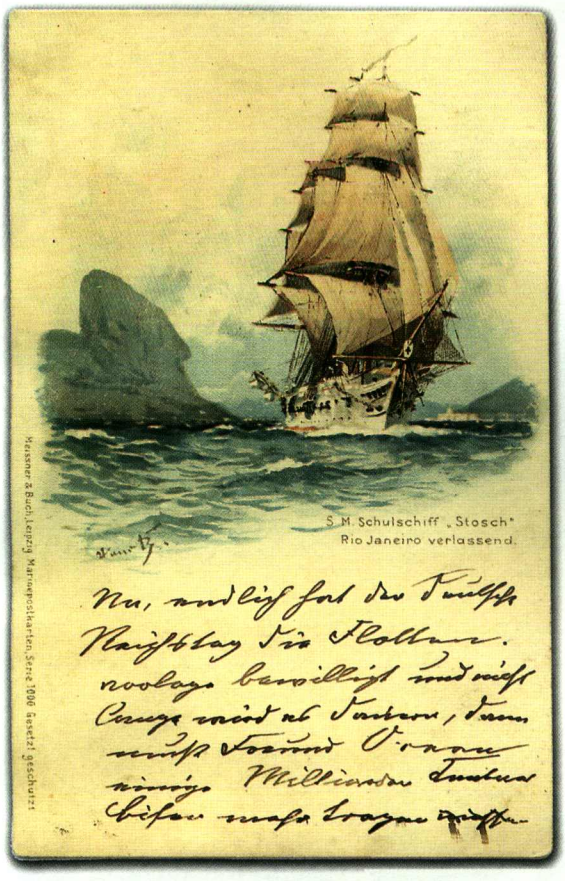
Od pewnego czasu można zaobserwować znaczny wzrost zainteresowania pocztówkami jako źródłem do poznania historii ostatnich 150 lat. Stara pocztówka, do niedawna będąca uboczną częścią działalności antykwarycznej, dziś stanowi powód do wydawania albumów książkowych, organizowania wystaw bądź specjalistycznych aukcji, gdzie niektóre egzemplarze osiągają zawrotne ceny. Popularność ta może wynikać z faktu, że na pocztówkach umieszczano i umieszcza się najróżniejsze przedstawienia: widoki miast, ulic, budynków, twory przyrody itd. we wszelkich możliwych technikach graficznych. Dzięki temu zarówno miłośnik zdjęć starych lokomotyw, jak i kolekcjoner litografii z owadami jest w stanie zebrać kolekcję interesujących go pocztówek. Ponieważ wizerunki wszelkich jednostek pływających – okrętów i statków, w tym także rzecznych – również występują na kartkach pocztowych chcielibyśmy na łamach „MSiO" rozpocząć cykl poświęcony pocztówce marynistycznej. Stąd apel do Czytelników „MSiO" o nadsyłanie propozycji tematów jak i gotowych opracowań, których materiałem wyjściowym będzie „zbiór" 3, 6 lub 9 pocztówek powiązanych z sobą tematycznie lub edycyjnie.

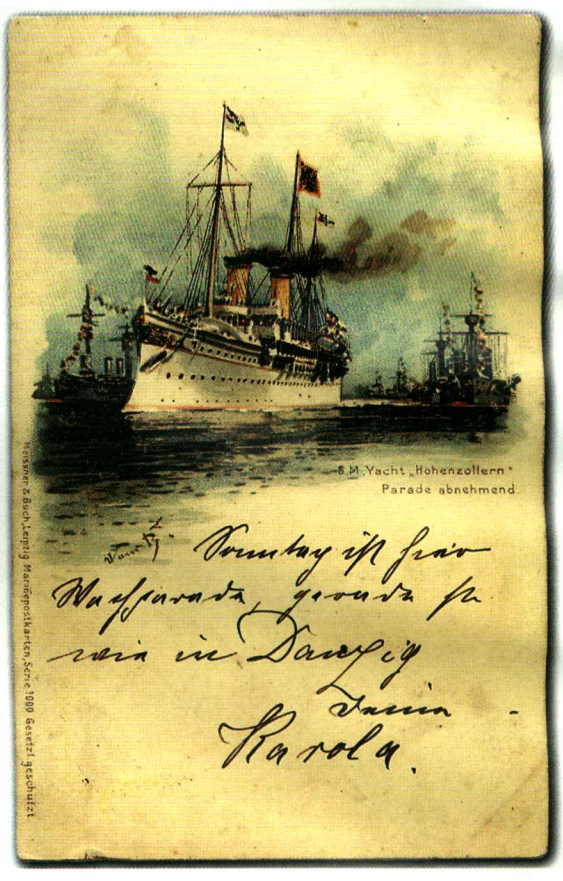
Zaczynamy od sześciu niemieckich pocztówek z serii: Marinepostkarten, Serie 1000 wydanych w latach 90-tych XIX wieku przez firmę Meissner & Buch, Leipzig (Lipsk). Widoczne na nich okręty wojenne można powiązać z historią przemysłu okrętowego na ziemiach polskich oraz PMW. Na pięciu kartkach widać okręty zbudowane w stoczniach Szczecina, Elbląga i Gdańska. Na dwóch z nich służył późniejszy polski admirał Józef Unrug (*Stosch*, *Hohenzollern*). Wspólną cechą pocztówek poza tematyką, wydawcą, serią i autorem obrazków jest adresat (a właściwie adresatka): Fräulein Grundt z Gdańska oraz to, że nadawca nakleił na nie, a potem oderwał używane znaczki. Przez to dość nietypowe zachowanie nie znamy daty ich wysłania.

Pocztówka podpisana: „Pancernik *Brandenburg* pełną parą opuszcza Kilonię" przedstawia okręt zbudowany w szczecińskiej stoczni A.G. Vulcan w latach 1890-1893. Brał on udział w międzynarodowej interwencji w Chinach przeciwko powstaniu bokserów. Od roku 1911 pływał jako okręt szkolny. Został wycofany z linii 20 grudnia 1915 roku. Zdemontowane z okrętu działa sprzedano Turcji. Ostatnie miesiące swojej wojennej służby spędził w Gdańsku, gdzie planowano przebudować go na okręt-cel. Jednak 13 maja 1919 roku, w związku z likwidacją dużej części byłej już wtedy Kaiserliche Marine, został skreślony z listy floty i rozebrany na złom w Gdańsku.

„Krążownik *Gefion* pod Neapolem". Pierwszy okręt zbudowany w gdańskiej filii stoczni Schichaua. Położenie stępki odbyło się 28 marca 1892 roku, zaś krążownik – wg ówczesnej klasyfikacji







Kreuzerkorvette bądź Kreuzer III. Classe – wodowano 31 maja 1893. Choć ukończony 27 czerwca 1894, do służby wszedł 5 czerwca roku następnego. Od roku 1898 operował na wodach Dalekiego Wschodu. Brał udział w tłumieniu powstania bokserów. Modernizowany przed wybuchem I wojny światowej, od 1916 roku pełnił rolę hulku w gdańskiej Stoczni Cesarskiej. Skreślony z listy floty 5 listopada 1919 roku został zakupiony przez Norddeutsche Tiefbaugesellschaft z Berlina w celu przebudowy dla gdańskiej firmy Danziger Hoch- und Tiefbau G.m.b.H. na frachtowiec motorowy *Adolf Sommerfeld* napędzany silnikami wysokoprężnymi ze złomowanych niemieckich okrętów podwodnych. Ostatecznie został pocięty na złom w Gdańsku w roku 1923.

„Krążownik *Kaiserin Augusta* w norweskich fiordach." Okręt został zbudowany przez Germaniawerft w Kilonii. W listopadzie 1892 roku, jeszcze w trakcie prób stoczniowych wysłano go na uroczystości 400-lecia odkrycia Ameryki do Genui i do Nowego Jorku. W roku 1895 krążownik popłynął do Maroka. Dwa lata później okręt operował w rejonie Krety w związku z konfliktem grecko-tureckim, po czym skierowano go na Daleki Wschód, gdzie brał udział w interwencji w Chinach. Od roku 1905 okręt odstawiono do rezerwy. Podczas I wojny światowej krążownik przywrócono do służby jako artyleryjski okręt szkolny. W roku 1920 został pocięty na złom w Kilonii.

„Okręt szkolny *Stosch* opuszcza Rio de Janeiro." Korweta została zbudowana w latach 1875-1878 w szczecińskiej stoczni A.G. Vulcan. Od 1881 roku była okrętem flagowym niewielkiego zespołu niemieckiego stacjonującego w Azji Wschodniej. W latach 1885-1887 roku operowała na wodach Afryki Wschodniej, po czym powróciła do Wilhelmshaven na wymianę kotłów (wg innych danych nastąpiło to w 1892 r.) i modernizację artylerii. W latach 1888-1890 pływała po Morzu Śródziemnym i na wyspy Samoa. Od roku 1891 była klasyfikowana już jako okręt szkolny. Prawdopodobnie wizerunek z pocztówki można datować na lata 1895-1896, kiedy *Stosch* odbył podróż do Indii Zachodnich. Skreślony z listy floty 27 maja 1907 roku służył krótko jako hulk w Stoczni Cesarskiej w Kilonii, w tym samym roku sprzedany holenderskiej firmie na złom.

„Cesarski jacht *Hohenzollern* przyjmuje paradę floty". Reprezentacyjny jacht parowy cesarza Wilhelma II został zbudowany w latach 1891-1993 w szczecińskiej stoczni A.G. Vulcan i był wykorzystywany do morskich podróży cesarza, przede wszystkim podczas oficjalnych wizyt państwowych i spotkań z monarchami. W ostatniej podróży *Hohenzollerna* z cesarzem na pokładzie przed wybuchem I wojny światowej brał udział późniejszy polski admirał – Józef Unrug. Okręt został skreślony z listy floty 27 grudnia 1920 roku i złomowany w 1923 w Wilhelmshaven. Jego użytkownik od końca 1918 roku przebywał na wygnaniu w Holandii, dokąd zbiegł i abdykował. Zmarł w roku 1941.

„Dywizjon torpedowców płynie pod pełną parą". Na pierwszym planie jeden ze zbudowanych w elbląskiej stoczni Schichaua torpedowców typu 'D' (Divisionsboote), prawdopodobnie *D 7* lub *D 8* zbudowane w latach 1890-1891. Na drugim planie trzy okręty o sylwetkach zbliżonych do małych torpedowców typu 'S' budowanych w tej samej stoczni.

LET

Niedziela w Tallinie

Marek Błuś

Tuż po napisaniu tytułu autor uświadomił sobie, że może on mylić Czytelnika. Nie, proszę nie zrozumieć mnie źle, shiploverowi jeden dzień w Tallinie na pewno nie wystarczy, szczególnie w lecie. Tytuł nie nawiązuje też do śpiewanej literatury w rodzaju „Niedziela na Głównym". Autor chce tylko zaznaczyć, że tallińskie muzea zwiedzał w jesienną niedzielę i nie miał kogo zapytać, gdy nurtowały go jakieś wątpliwości. A tych nazbierało się sporo.

Lokalizacja Estońskiego Muzeum Morskiego (Eesti Meremuuseum) przypomina nasze CMM – znajduje się ono na skraju Starego Miasta w największej budowli kamiennych fortyfikacji, w górującej nad portem baszcie artyleryjskiej Gruba Małgorzata (Paks Margareeta). Dodajmy, zabytek został odrestaurowany przez PKZ z Torunia. Natomiast jeśli chodzi o politykę pozyskiwania zbiorów, to estońska zasadniczo różni się od uprawianej przez polskie muzea, bo w tym tysiącleciu EMM pozyskało już dwa okręty wycofane ze służby w estońskiej marynarce wojennej. Ale o nich później.

Historia bogata...

W najniższej kondygnacji o najmniejszej powierzchni (bo grubość murów wieży maleje od wewnątrz z piętra na piętro) witają nas dwa wielkie modele żaglowców zbudowane przez uczniów szkół morskich dla potrzeb edukacyjnych. Model statku *Loviisa* (skala 1:12) powstał w 1909 r. w szkole w Kasmu, a model *Marsa* (1:10) w 1950 r. w radzieckiej szkole różniącej się od innych tylko kolejnym numerem. *Loviisa* ma lewą burtę częściowo pozbawioną poszycia i chyba szkoda, że zwrócona jest nią do ściany.

Sąsiednia sala, przeznaczona na wystawy czasowe, była niestety pusta. Wyższa kondygnacja zaczyna się od monotonnego wykładu na temat dziejów żeglugi, ale każda kolejna sekcja i eksponat są coraz ciekawsze, bo wkraczamy w lata XX wieku, które były dla Estonii „ciekawymi czasami" w znaczeniu spełnionego życzenia: obyś w takich żył... Tu konieczne są dwie uwagi: wiele gablot – a one pełnią w tym muzeum ważną rolę – ma podpisy w dwóch językach. Drugim jest angielski lub rosyjski. Niestety, najciekawsze dla nas, bo dotyczące białych plam, fragmenty wystawy są opisane tylko w języku estońskim (nie wspominam, że dużo jest dokumentów lub ich kopii). Druga sprawa to uniwersalność muzeum – zajmuje się ono na równi dziejami żeglugi handlowej i marynarki wojennej a także rybołówstwem, co czyni go – moim zdaniem – ciekawszym.

Poznajemy więc walkę o niepodległość, rozwój floty handlowej i wojennej oraz żeglugi śródlądowej w okresie międzywojennym, a potem okres stopniowej utraty suwerenności i rozproszenie tonażu między państwa zajmujące różne pozycje podczas II wojny światowej. Zaprezentowane są też dzieje niezwykłej floty emigracyjnej. Wystawa podkreśla fakt służby 400 estońskich marynarzy w fińskiej marynarce wojennej w latach 1942-44 (biorąc pod uwagę skalę, była to liczba ogromna). Aż 40 Estończyków, w tym oficerowie, służyło na pancerniku *Vainamoinen*.

Liczba eksponatów nie przytłacza, ale niektóre robią duże wrażenie – często zaskakuje sam fakt ich istnienia. Na przykład pamiątki z okrętu podwodnego *Lembit*: oryginalny herb z kiosku i zastawa stołowa ozdobiona herbem okrętu. I tu, pamiętając o historii Estonii, stajemy przed zagadkami, na które wystawa nie odpowiada: kto i jak uratował te przedmioty? Jakie były losy dowódców marynarki wojennej, których poczet oglądamy? Co działo się później z ludźmi i statkami służącymi pod fińską banderą?

...i bardzo zawiła

Osobne miejsce ma największa przedwojenna katastrofa: zatonięcie podczas sztormu frachtowca *Liro* w grudniu 1931 r. Wypadek zdarzył się blisko ojczystych brzegów i pochłonął całą załogę – 20 osób, w tym cztery kobiety. Dwa niedawno namalowane, realistyczne obrazy podkreślają, że podczas wojny estońskie statki tonęły za sprawą różnych sił – pasażerski kabotażowiec *Kassari* od aryleryjskiego ognia radzieckiego okrętu podwodnego (10.12.1939), a towarowy *Merisaar*, od bomb niemieckiego samolotu na Atlantyku (15.07.1940).

Sporo miejsca poświęcono największej hekatombie estońskich ludzi morza – słynnej ewakuacji Tallina w 1941 r. Opis informuje, że była to

najbardziej krwawa ewakuacja morzem w historii – w gablocie podaje się liczbę 15 tys. ofiar, jak w radzieckiej literaturze, i chyba trudno zakwestionować tę ocenę biorąc pod uwagę procent strat (jest to zdarzenie, które warto przypominać osobom zafascynowanym *Gustloffem*).

Muzeum dokumentuje też dzieje radzieckich armatorów, handlowych i rybackich, ulokowanych w Tallinie po 1945 r. Są więc modele frachtowców i statków rybackich, w tym baz budowanych w Gdańsku. W przypadku typu B-64 model przedstawia *Fryderyka Chopina* (zbud. 1965). Kompletna, dwuosobowa kabina z trawlera *Juhan Sutiste* przypomina, że nie mamy niczego podobnego w polskich muzeach, a co tak łatwo było pozyskać. O współczesności mówi m.in. model feralnego promu *Estonia* (pomnik ofiar tej katastrofy znajduje się w parku opodal muzeum).

Oprócz standardowych eksponatów są i niezwykłe „fanty": dłubanka z 1880 r. zrobiona (chciałoby się powiedzieć: wydłubana) przez szkutnika Kuuska z Laanemaa. Jest łodź wiosłowa, którą w 1944 r. marynarz Hans Suur wraz z dwoma chłopcami dopłynął na Gotlandię (jak nawigowali?) – eksponat został przechowany w Szwecji przez Ericka Olssona i podarowany muzeum w 1990 r. Od mieszkańca Karlskrony Petera von Buscha, znanego badacza historii okrętownictwa, pochodzi inny dar – środkowa część bandery wojennej z trzema lampartami (i w tym przypadku odczuwa się brak historii eksponatu). Najciekawszym modelem jest pogłębiarka czerpakowa wykonana z mosiądzu w 1892 r. w Lyonie (sądząc po precyzji wykonania, m.in. przekładni, model pracuje – a może była to arystokratyczna zabawka?). Jest też nieco przedmiotów zdjętych przez archeologów z wraków, m.in. lekkie armaty, szafka kompasowa ze stawiacza min *Jenisiej*, deski z nazwami żaglowców.

Armata Hotchkiss kal. 47 mm produkcji Zakładów Obuchowskich (1896 r.) zdjęta w 1994 r. z wraka trałowca pomocniczego Nr 4 (ex Dago), w głębi, na filarze, dwugłowy orzeł z galionu pancernika Sława, po prawej gabloty poświęcone I wojnie światowej i wojnie o niepodległość 1918-20.

Widok na zachodnią część Starego Portu z tarasu na szczycie Grubej Małgoski – rozpędzajacy się po lewej szybki katamaran to nasz dawny *Boomerang*.

Najcenniejsze zabytki pływające Estonii: okręt podwodny *Lembit* i lodołamacz *Suur Toll*.

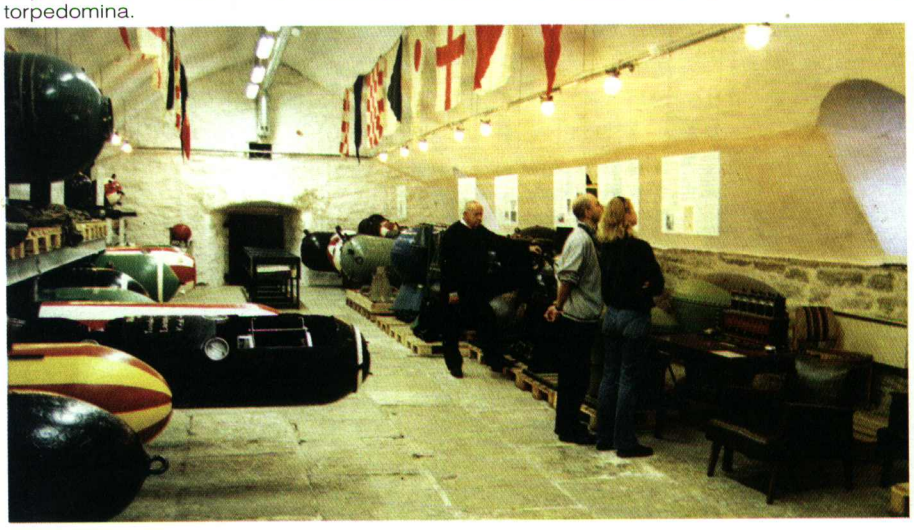
Miny i okręty

Na dachu baszty jest platforma widokowa z panoramą portu, ale to nie koniec zwiedzania. Opodal, w starej prochowni powstało Muzeum Min (Miinimuseum), dodajmy, wyłącznie morskich. Źródłem eksponatów jest przede wszystkim dno Zatoki Fińskiej, na której podczas II wojny swiatowej Niemcy stawiali wszystko, co zdobyli w Europie, a Finowie wszystko, co udało im się wyprodukować z zastępczych materiałów. Wydobywa się te pamiątki do dzisiaj w ramach NATO-wskich operacji oczyszczania morza. Mamy tu więc obok min francuskiej produkcji z holenderskich arsenałów, fiński wyrób z kawałka rury i betonu (w tym przypadku, dar fińskiego muzem). Większość współczesnych obiektów pochodzi z porzuconych radzieckich arsenałów. Źródłem dumy muzeum są cztery miny reprezentujace wszystkie cztery typy przedwojennych min estońskiej marynarki. Doliczyliśmy się w sumie 60 eksponatów, wliczając korpusy min, które wybuchły. Podobno „fantów" będzie przybywało. Na podkreślenie zasługuje, że większość obiektów ma obszerne opisy w trzech językach i poglądowe rysunki.

Muzealny lodołamacz i trzy okręty cumują niestety daleko, w dawnym porcie łodzi latających (najlepiej wybrać się tam taksówką). Jesienią można je obejrzeć tylko z nabrzeża. *Suur Toll* (zbud. 1914 w Szczecinie) i *Lembit* (zbud. 1937) znane są wszystkim shiploverom, więc wspomnę tylko o nowościach. W 2001 r. muzeum otrzymało poradziecki patrolowiec *Grif* (zbud. 1976), pierwszy okręt odrodzonej, estońskiej marynarki, a w 2004 r. wzbogaciło się o trałowiec *Kalev* (zbud. 1967), okręt typu *Frauenlob*, przejęty w 1997 r. od niemieckiej marynarki.

Warto też zajrzeć na terminale promowe i obejrzeć manewry cumowania jakiegoś promu lub szybkiego katamarana, a nawet popłynąć choć na kilka godzin do Helsinek. Ale to już inna historia...

Wnętrze Muzeum Min, po prawej dar z Finlandii – stół z urządzeniami do zdalnego odpalania min zdalnie kontrolowanych; największy eksponat z lewej to radziecka torpedomina.



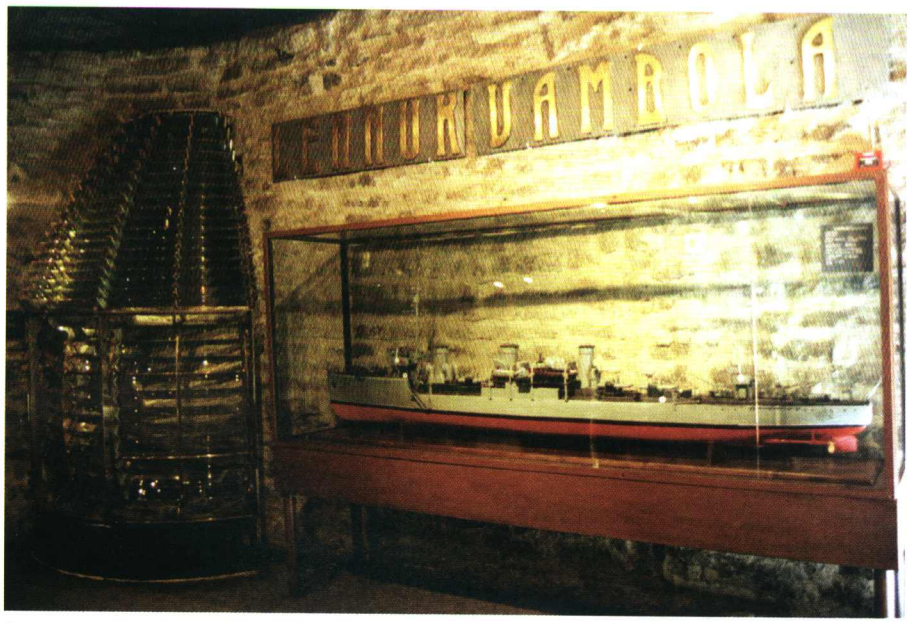
Sprawa polska

Na koniec jeszcze kilka uwag w sprawie pamiątkowych tablic umieszczonych na murze Paks Margareeta. Pierwsza, licząc od centrum Starówki, najskromniejsza, czci Estończyków walczących podczas II wojny światowej w szeregach fińskiej marynarki wojennej. Drugą tablicę poświęcono Royal Navy za wspieranie Estonii w wojnie o niepodległość. Ozdobiona jest sylwetką krążownika (prawdopodobnie HMS *Cassandra*, utraconego na minie pod koniec 1918 r.) i wymienia nazwiska czterech admirałów RN odznaczonych Estońskim Krzyżem Wolności. Trzecia tablica dotyczy ORP *Orzeł* i niestety wprawia w zakłopotanie z powodu przegadania (treść w podpisie pod zdjęciem), nieznajomości historii, prawa międzynarodowego i chyba reguł polityki. Na szczęście jest tylko w dwóch językach, zdecydowanie obcych dla większości turystów, więc szkodzi tylko trochę.

Autora reportażu razi nachalne wmawianie gospodarzom, że ulegli niemieckim naciskom

(czy tylko tym naciskom i czy znamy całą prawdę o politycznych okolicznościach internowania?), bo owe domniemane naciski nie mają w sprawie *Orła* większego znaczenia.

W listopadzie 1938 r. Estonia, Litwa i Łotwa zawarły umowę dotyczącą ich praw i obowiązków jako państw neutralnych w wojnie morskiej. W tej umowie znacznie ograniczyły one przywilej 24-godzinnego pobytu na swoich wodach dla okrętów podwodnych państw wojujących (okręty nawodne nie zostały dotknięte restrykcjami). Umowa ta była zgodna z prawem, ponieważ w kwestii przywileju 24-godzinnego pobytu XIII konwencja haska daje pierwszeństwo prawu krajowemu lub innym umowom międzynarodowym. Tylko dwie przyczyny mogły więc usprawiedliwić znalezienie się *Orła* w Tallinie: pogoda na tyle zła, że groziła zagładą okrętu lub uszkodzenie takich rozmiarów, że czyniło go niezdatnym do żeglugi nawodnej. Ani choroba dowódcy, ani uszkodzenie sprężarki nie uzasadniały żądania zgody na 24-godzinny lub dłuższy pobyt w jakimkolwiek porcie trzech państw władających



Pamiątki po jedynych w estońskiej marynarce niszczycielach, z lewej sekcja soczewki z latarni morskiej Tahkuna.

Tablica pamiątkowa poświęcona ORP *Orzeł*. Tekst na tablicy głosi:
„15 września 1939 roku na skutek nacisku Rzeszy Niemieckiej internowany został w Tallinnie okręt podwodny Polskiej Marynarki Wojennej ORP Orzeł
Dowodzony przez kpt mar. Jana Grudzińskiego rozbrojony okręt w nocy 17/18 września 1939 r. wsławił się brawurową ucieczką do Wielkiej Brytanii, skąd kontynuował walkę na morzu. Wydarzenia te stały się pretekstem do utworzenia na terenie Estonii sowieckich baz wojskowych a następnie inkorporacji w skład Związku Sowieckiego."

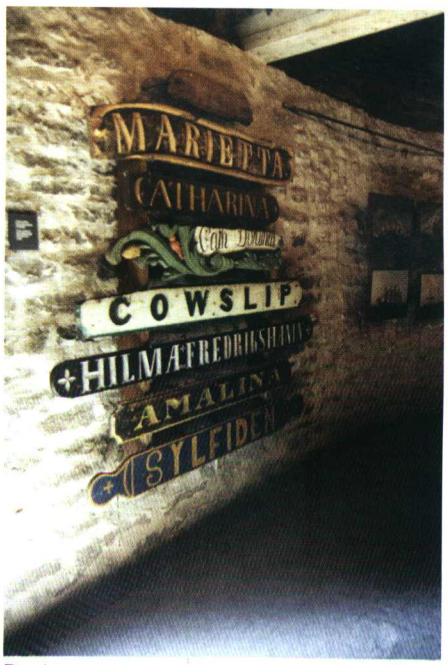
wschodnim brzegiem Bałtyku. W tej sytuacji nie może dziwić aktywność placówek dyplomatycznych państw, które miały interes w dotrzymaniu (lub niedotrzymaniu!) przez Estonię jej międzynarodowych zobowiązań. A jeśli chodzi o Polskę w tej historii, to prawie wszystko musi być przedmiotem zdziwienia...

Pozostałe zarzuty wobec tablicy dotyczą już nie gustu albo interpretacji prawa, ale bezdyskusyjnych faktów. Po pierwsze *Orzeł* został rozbrojony częściowo, więc był nadal uzbrojony. Z punktu widzenia niemieckich doświadczeń z I wojny światowej na Bałtyku, wówczas wciąż ważnych i żywych, był nawet bardzo mocno uzbrojony. Po drugie, okręt opuścił Tallin po to, aby kontynuować patrol bojowy, a więc walkę na Bałtyku. I na koniec kwestia związku między ucieczką *Orła* a aneksją Estonii przez ZSRR. Związek taki po prostu nie istnieje, niezależnie od tego, co myślą na ten temat Estończycy i autorzy tekstu na tablicy. W przypadku Litwy i Łotwy (o Finlandii nie zapominamy) nie uciekł stamtąd żaden polski okręt... Może ucieczka *Orła* zwolniła radzieckich artylerzystów z obowiązku ostrzeliwania własnych pozycji w pobliżu granicy z Estonią? Niezależnie od tego, jak miał wyglądać inny pozór najazdu, ucieczka tylko o tyle zmieniła bieg historii, że uczyniła go zbędnym.

PS

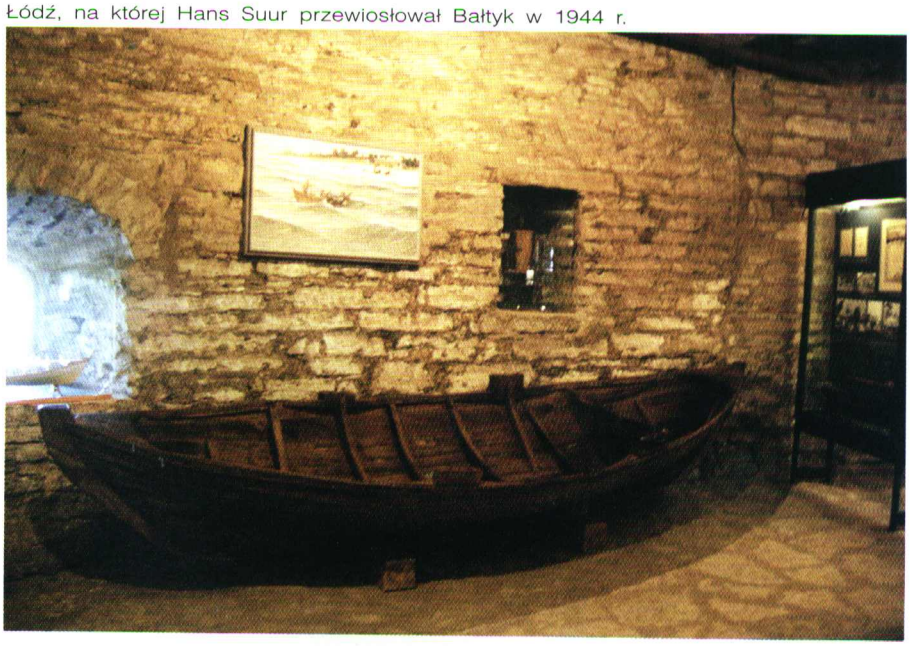
Jeszcze jedna uwaga: słowa „pretekst" należy używać z czasownikiem „wykorzystać (jako)" a nie z „być, stać się", bo pretekst to „pozór przyczyny" a nie „mała, niepropocjonalna do skutku przyczyna", które to znaczenie sugeruje związek frazeologiczny użyty na tablicy.

ZDJĘCIA: MAREK BŁUŚ.



Deski z nazwami zdjęte z wraków żaglowców.

Łódź, na której Hans Suur przewiosłował Bałtyk w 1944 r.



Z ŻYCIA MUZEÓW MORSKICH

Muzeum za 1 euro

Stowarzyszenie historyczno-morskie z Aarhus odkupiło od armatora Dansk Bjergning og Bugsering (DBB) sprawny holownik *Louise Diver* z przeznaczeniem na statek muzealny. Cena wynosiła jedno euro. Zabytkowy statek został zbudowany w 1943 r. w stanie Oregon dla US Army. Z demobilu nabył go zarząd portu w Aarhus, gdzie w roli holownika portowego służył do 1986 r. We wrześniu br. jednostce przywrócono pierwszą duńską nazwę *Jakob*. Matką chrzestną była burmistrz Aarhus, pani Louise Gade. Nowy armator zamierza utrzymywać holownik w stanie zdatności do żeglugi.

HMS *Medusa*

Kolejnym brytyjskim zabytkiem, który otrzymał grant z Heritage Lottery Fund jest HMS *Medusa*, uczestnik lądowania na plaży „Omaha" (zbudowany jako *HDML 1387*, wyporność 54 ts). Okręt przyjmował kapitulację niemieckiego garnizonu Ijmuiden i był pierwszą aliancką jednostką w Amsterdamie. Milion funtów szterlingów z HLF zostanie przeznaczonych na remont kapitalny. *Medusa* jest jednym z trzech zabytkowych okrętów brytyjskich zachowujących ograniczoną zdatność do żeglugi, dzięki czemu bierze udział w imprezach w portach nad kanałem La Manche i występuje w filmach (stacjonuje w Portsmouth). Po remoncie będzie mógł odbywać także rejsy zagraniczne (www.hmsmedusa.org.uk)

Rejestr rośnie

Największy na świecie formalny rejestr statków historycznych, brytyjski NRHS, powiększył się o kolejne jednostki, w większości barki towarowe, w tym pięć kanałowych (narrow boats): *Acacia* (rok budowy 1931), *Almighty* (1936), *Cactus* (1935), *Grimsby* (1910) i *Kildare* (1913). Wszystkie mają długość w granicach 21,3-21,8 m i pojemność brutto ok. 22 RT. Ponadto status statku historycznego uzyskały dwie barki portowe z Liverpoolu: *Severn* z 1936 r. i lichtuga motorowa *James Jackson Grundy* zbudowana w 1948 r. Do rejestru wpisano też kuter celny *Stork* z 1926 r. (pojemność 28 RT), kuter pocztowy *Maria Kristina* z 1923 r. i pasażerski stateczek spacerowy *Iffley* (długość 12,8 m) z 1936 r.

Alan Villiers

Gloucester City Museum w okresie od 17 września do 5 listopada br. prezentowało wystawę fotografii Alana Villiersa (1903-1982), marynarza, armatora, dziennikarza, pisarza, fotografika i filmowca. Na wystawę złożyły się fotogramy z lat 1928-1933 wykonane w rejsach dookoła świata na czteromasztowym barku *Parma* (zbud. 1902, 3091 BRT) z floty F. Laeisza, którego Villiers był współwłaścicielem. Wydawnictwo Morskie opublikowano dwie autobiograficzne książki Villiersa: „Rejs na *Conradzie*" (w 1960 r.) i „Pod żaglami" (w 1967 r.). Villers był kapitanem repliki żaglowca *Mayflower* podczas jej rejsu przez Atlantyk w 1957 r.

Muzeum w Cesenático

We włoskiej miejscowości Cesenático nad Adriatykiem (15 km na północny zachód od Rimini) otwarto nowe Muzeo della Marineria poświęcone głównie lokalnej żegludze kabotażowej i rybołówstwu. W zbiorach znajduje się 12 drewnianych statków i łodzi, w tym 21-metrowe trabaccolo, trzy bragozzi, batana, lancia, paranza, topo. 10 jednostek znajduje się na wodzie, a dwie z nich żeglują latem wzdłuż wybrzeży Adriatyku. Dwa najbardziej typowe statki z pełnym takielunkiem umieszczono się w nowym pawilonie razem z warsztatami szkutniczym i powroźniczym, zbiorami kotwic, silników i elementów wraków. W muzeum można też oglądać dokumentalne filmy morskie ze zbiorów Instituto Luce (państwowa kolekcja filmów krótkometrażowych).

Wielki rejs *Göteborga*

Replika statku szwedzkiej kompanii wschodnioindyjskiej *Göteborg* w październiku br. wyruszyła w dwuletni rejs do Chin. Odcumowanie i pierwsze mile podróży obserwowało 100 tys. widzów. Na pokładzie znajduje się 80 osób, w tym ekipa chińskiej telewizji. Jej transmisje ogląda ok. 800 mln widzów. Zawinięcie do Kantonu planowane jest na lato 2006 r., a pierwszym portem etapowym będzie Kadyks. Budowa *Göteborga*, statku zaprojektowanego niegdyś przez słynnego Chapmana, finansowana przez największe szwedzkie firmy m.in. Atlas Copco, Stenę i Volvo, kosztowała 38 mln euro, a podróż pochłonie dalszych 16 mln euro.

FOT. MAREK KLASA

Statek pasażerski *Europa*.

Nowe stowarzyszenie

Przy muzeum marynarki wojennej w Karlskronie powstała kolejna, trzecia organizacja społeczna. Obok stowarzyszeń przyjaciół muzeum (Marinmusei Vanner) i przyjaciół ścigacza *T 38* (Motortorpedbaten T 38 Vanner) od sierpnia br. działa stowarzyszenie przyjaciół ścigacza rakietowego *Västervik* (w muzeum od 2000 r.). Wśród celów stowarzyszenia jest m.in. zapewnienie ochotniczej załogi oraz sporządzenie listy wszystkich oficerów i marynarzy służących na tym okręcie.

Parowiec ze Szczecina

Stocznia Porta Odra ze Szczecina zbudowała statek pasażerski *Europa*, wzorowany na śródlądowym parowcu *Theodor Fontane*, który powstał w Stettiner Oderwerke w 1904 r. Armatorem nowej jednostki jest Weisse Flotte Müritz GmbH (jezioro Müritz leży między Berlinem a Rostockiem). *Europa* różni się od oryginału m.in. spawanym kadłubem i podwójnym napędem: ma dwucylindrową maszynę parową o mocy 120 KM, uratowaną ze swojego pierwowzoru, nowoczesny kocioł firmy Loos oraz napęd dieselelektryczny o mocy 75 kW. Statek dysponuje jedną śrubą, więc silnik elektryczny obraca ją za pośrednictwem przekładni. *Europa* ma miejsca dla 219 pasażerów, ale tylko 99 osób mieści się w zamkniętych salonach.

Kurs dla szperaczy

Jesienią br. National Maritime Museum z Greenwich zorganizowało w ramach programu „muzeum otwartego" ośmiodniowy kurs dla osób zainteresowanych prowadzeniem samodzielnych badań w archiwach, przede wszystkim tego właśnie muzeum. Zajęcia obejmowały wykłady, ćwiczenia praktyczne oraz wizytę w Archiwum Państwowym w Kew.

Uratowany oracz morza

Powodzeniem zakończyła się akcja szwedzkiego Stowarzyszenia *M 20* zmierzająca do uratowania trałowca o tym oznaczeniu. Zbudowany w 1941 r. okręt służył w latach 1993-2003 jako jednostka szkolna. Marynarka wojenna przekazała go Państwowym Muzeom Morskim (Statens Maritima Museer), które wyczarterowały trałowiec stowarzyszeniu. Prace rekonstrukcyjne objęły m.in. usunięcie pokładówek z aluminium i odtworzenie oryginalnej zabudowy pokładu. Latem br. odnowiony *M 20* przeszedł z Göteborga do Sztokholmu, gdzie w sierpniu i we wrześniu cumował przy nabrzeżu Vasamuseet i był udostępniony do zwiedzania. Nowy okręt muzealny będzie bazował w Sztokholmie. Dodajmy, wszystkie pozostałe jednostki tego typu, liczącego 12 okrętów (prototyp *M 15*), znajdują się w rękach prywatnych i służą jako jachty lub pływające domy.

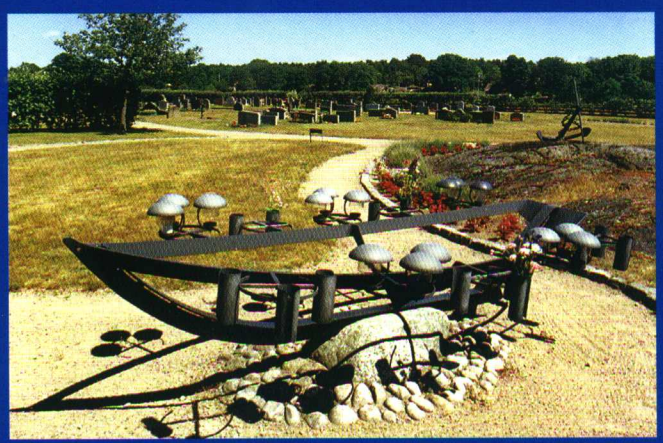
M.B.

Barwy zimy

Jeszcze raz wracamy do malarstwa Marka Sarby, naszego rodaka z USA. Tym razem przedstawiamy olejny obraz pt. „Lodowy konwój", na którym widzimy, a jakże by inaczej, parowy lodołamacz *Światowid* (w służbie 1951, złomowany 1986). W Polskiej flocie od dawna nie ma morskich lodołamaczy, za co winić trzeba nie tyle decydentów, co zmianę klimatu. Zalew Szczeciński i Zatoka Pomorska nie zamarzają już tak, jak dawniej. Chyba trochę szkoda?

Pamięci żeglarzy

W numerze, który ma listopad w dacie, wypada – przynajmniej od czasu do czasu, wspomnieć o pamięci zmarłych. Na skandynawskich cmentarzach często spotyka się miejsca, w których czci się przede wszystkim tych, co nie wrócili z morza. Tak wygląda ów zakątek na cmentarzu na wyspie Aspo, dobrze znanej Czytelnikom „MSiO" z powodu muzeum i skansenu artylerii nabrzeżnej.



Pływające dziwolągi (8)

Tym razem, po dwuletniej przerwie, prezentujemy jeszcze jeden nasz cykl wart przypomnienia. Szyper szalandy dennoklapowej *Combattant* ma możliwość żeglowania „cała w bok", bo dwie takie same, azymutalne śruby – napędzane pionowymi wałami – są na rufie i dziobie jego jednostki. Oba silniki (na zdjęciu lepiej widoczny ten na dziobie) mają moc po 487 KM. A jeśli kapitan zabierze na przejażdżkę swoje dzieci, może im zrobić nawet karuzelę...

„Emma..."

a dalej oddajmy głos tablicy na cokole: "...Edvard Trulsson, 1939. Figura galionowa, która przez wiele lat zdobiła stewę dziobową zbiornikowca darczyńcy Falsterbohus. Dar Malmros Rederi AB. 1984". Dodajmy, galion wychodził ponad linię nadburcia, jak to odtworzono na pomniku. Natomiast monument ozdabia terminal promowy w Trelleborgu, skąd prowadzą linie do trzech niemieckich portów, a niebawem będzie także połączenie do Świnoujścia. Malmros, nie istniejący od dawna armator z Trelleborga, w latach 70. ub. wieku posiadał nawet zbiornikowiec o nośności 372 tys. ton. Żadna firma za cieśninami bałtyckimi (patrząc od strony oceanów) nie miała większego statku.

Życzenia z Aarhus

Ciepła kartka ze świątecznymi życzeniami od zarządu duńskiego portu w Aarhus budzi w redaktorze Archiwum szczególne uczucia, związane nie tylko ze świętami... „Linia nabieżnika" biegnąca od kamery przez czubek choinki (na północ), dzieli port na dwie części. Z prawej, wschodniej strony powstają nowe, sztuczne półwyspy, na które przenoszą się portowe terminale widoczne po lewej. Port odsuwa się się więc w stronę morza, ale miasto postępuje za nim – na miejscu rozebranych magazynów i na nabrzeżach powstanie wkrótce dzielnica mieszkaniowa. Ach, zamieszkać z takim widokiem za oknem i do tego mieć własny poler...

Baracuda

Jednostka pomocnicza Petrobalticu.

Fot.: Janusz Uklejewski